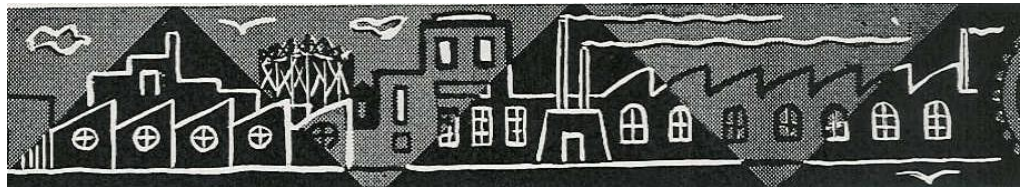
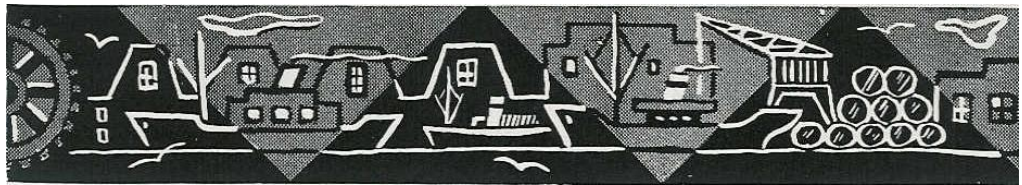


CULTUURHISTORISCHE ANALYSE

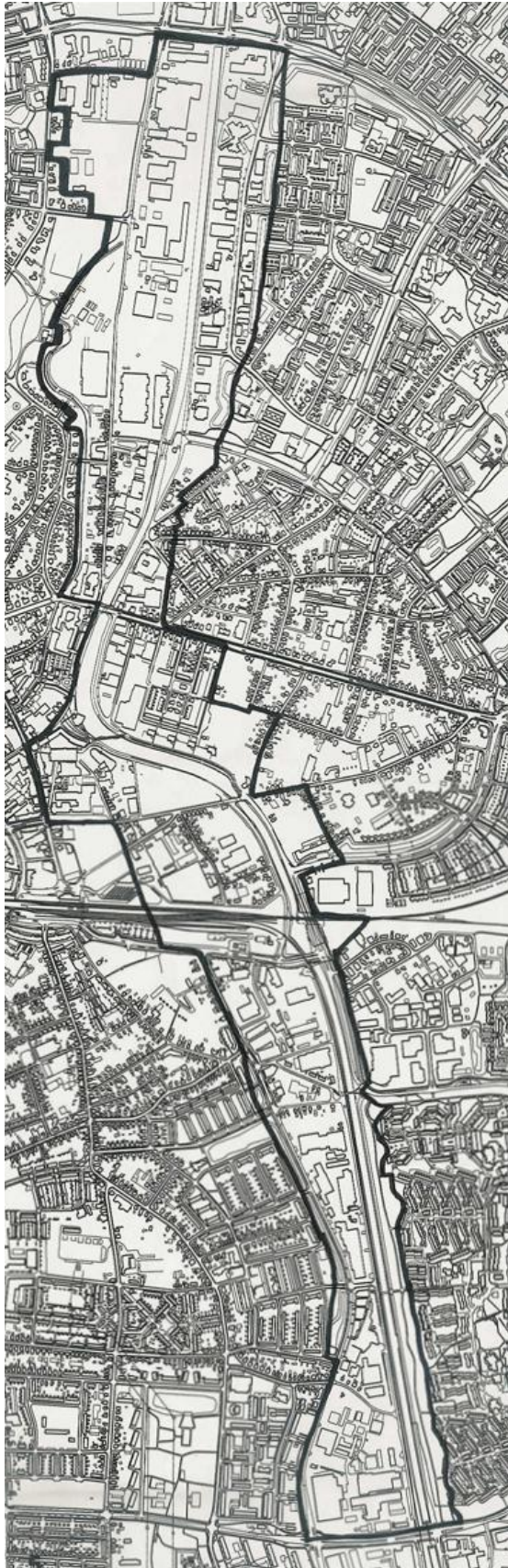
KANAALZONE APELDOORN





inleiding	5
ontwikkelingsgeschiedenis	7
voorgeschiedenis (tot 1824)	7
aanleg (1824-1829 / 1858-1866)	9
groei en aanpassingen (1866-1940)	13
opleving en sluiting (1940-heden)	19
kenmerken anno 2004	23
Kanaal Noord	23
De Haven / Welgelegen	29
Kanaal Zuid	33
waardebepaling	37
ruimtelijke structuur	37
openbare ruimte	37
bebouwing	39
archeologie	45
aanbevelingen	47
inleiding	47
ruimtelijke structuur	47
openbare ruimte	49
bebouwing	49
bijlage 1: Zwitsalfabriek	51
bedrijfsgeschiedenis	51
bouwgeschiedenis	51
waardering	53
archieven en literatuur	54
geraadpleegde archieven	54
geraadpleegde literatuur en nota's	54
geraadpleegde internetsites	54
geraadpleegde personen	54
legenda kaarten	
colofon	





*begrenzing
onderzoeksgebied*



I N L E I D I N G

aanleiding tot dit rapport

Centraal in Apeldoorn ligt een oorspronkelijk belangrijke verkeersader, omringd door bedrijven- en industrieterreinen: het Apeldoorns Kanaal. Ten tijde van de aanleg in de negentiende eeuw was het de oostelijke begrenzing van het toenmalige dorp. Inmiddels vormt de Kanaalzone een deels verstild groenblauw lint midden in de stad. Het bijzondere gebied vormt echter ook een barrière tussen oost- en west Apeldoorn. Mede daardoor is behoefte ontstaan aan herstructurering van het gebied. Met de aanmelding van de Kanaalzone als Stad & Milieuproject van VROM startte in 1996 de planvorming voor de Kanaalzone in Apeldoorn. Dit resulteerde in het Plan in Hoofdlijnen (februari 2003) en de Structuurschets (concept, april 2003). In deze sleuteldocumenten zijn de intenties, modellen en beleidslijnen voor de Kanaalzone uiteengezet.

In de projectbeschrijving wordt onder meer geconcludeerd dat het noodzakelijk is de cultuurhistorische waarden van de Kanaalzone in beeld te brengen. Een eerste aanzet daartoe is gegeven in het lopende onderzoek van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg (RDMZ) naar een mogelijke aanwijzing van het gehele Apeldoorns Kanaal als beschermd gezicht. Dit rapport (CHA Kanaalzone) voorziet in de behoefte aan een meer verfijnde en specifieke uitwerking van de cultuurhistorische waarden in de Kanaalzone binnen de bebouwde kom van Apeldoorn. Deze waarden vormen de onderlegger voor verschillende beleidsterreinen, waaronder stadsontwikkeling, monumentenzorg en welstand.

begrenzing onderzoeksgebied

De begrenzing van het onderzoeksgebied voor de CHA Kanaalzone - zoals vastgesteld bij de opdrachtverlening - stemt grotendeels overeen met het herontwikkelingsgebied.

Het Apeldoorns Kanaal verdeelt het verstedelijkte gebied in twee helften. Het Kanaal Zuid wordt aan de oostzijde begrensd door het industriegebied Kuipersveld en woonwijk De Maten en aan de westzijde door industriegebied Kayersdijk. Het centrale gedeelte met de S-vormige haven wordt aan de westzijde begrensd door de binnenstadswijk De Haven en aan de oostzijde door de nieuwbouwwijk Welgelegen. Dit herstructureringsgebied draagt de naam Kanaaloevers. Kanaal Noord wordt aan de westzijde begrensd door industrieterrein De Vliet en aan de oostzijde door de woonwijken Zevenhuizen en Sluisoord.

benamingen

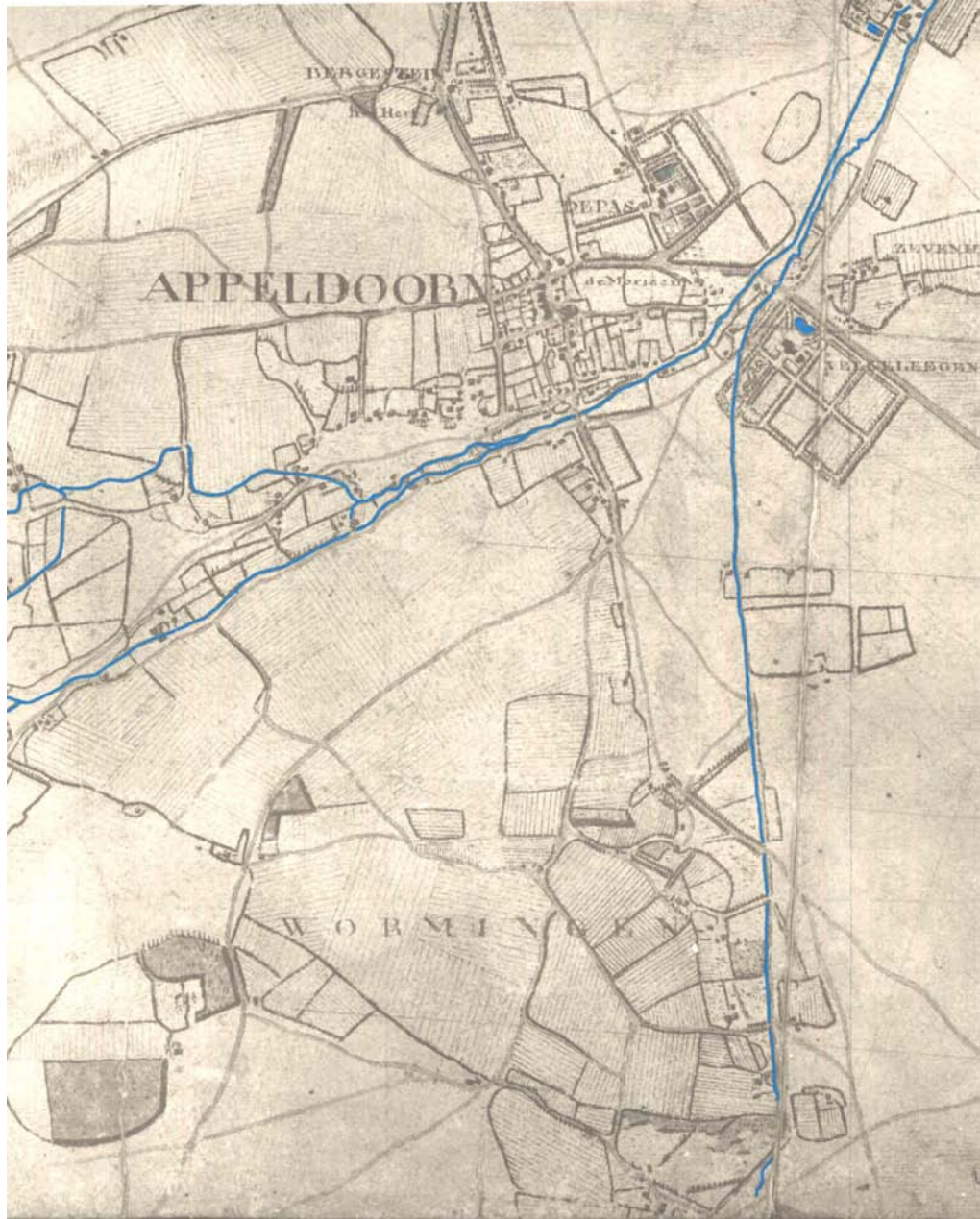
Op historische kaarten heet het noordelijk deel van het kanaal oorspronkelijk Grifftkanaal en het zuidelijk deel Apeldoorns-Dierens kanaal. In het rapport wordt - overeenkomstig de huidige adressering - consequent gesproken over respectievelijk Kanaal Noord en Kanaal Zuid, waarbij de grens tussen de beide delen is gesitueerd ter hoogte van de spoorbrug. Historisch gezien ligt de scheidslijn tussen noord en zuid echter bij de Deventerbrug. Kanaal Noord werd in 1824 aangelegd tot aan de Deventerstraat. De toenmalige havenkom lag noordelijk van de huidige Deventerbrug. In 1858 volgde het zuidelijke deel van het kanaal met de bijbehorende haven in de bocht rond landhuis Welgelegen.

In verband met de verschillende karakteristieken de deelgebieden is de Kanaalzone in het hoofdstuk 'Kenmerken 2004' ingedeeld in Kanaal Noord, De Haven/ Welgelegen en Kanaal Zuid. De Haven/ Welgelegen betreft daarin het gebied tussen de Deventerbrug en de spoorbrug.

gebruik kaarten

Voor het onderzoek is veelvuldig gebruik gemaakt van topografische kaarten en straatnaam- of wandelkaarten. De meest relevante kaarten zijn opgenomen in het rapport. Voor het weergeven van de actuele situatie is gebruik gemaakt van een uitsnede uit de Geografische Basiskaart Apeldoorn, waarin functies en waarden zijn gemarkeerd. De functiekaart maakt deel uit van het hoofdstuk Kenmerken anno 2004, en de waardekaart van het hoofdstuk Waardebepaling. Achterin het rapport zijn de legenda en de losse kenmerkenkaart, waardekaart en overzichtskaart van fabrieken opgenomen. De gegevens van de waardekaart worden digitaal verwerkt in de Cultuurhistorische Waardekaart van de gehele gemeente die op korte termijn wordt vervaardigd.





1807, J.D. de Man;
de Grift en de Driehuizerspreng
stromen vanuit het westen en
de Kayersbeek vanuit het
zuiden richting Apeldoorn;
tussen het dorp en landgoed
Welgelegen komen de beken
bij elkaar en stromen verder in
noordelijke richting



ONTWIKKELINGSGESCHIEDENIS

voorgeschiedenis (tot 1824)

eerste plannen

De voorgeschiedenis van het Apeldoorns Kanaal gaat terug tot het begin van de zeventiende eeuw, toen plannen werden gemaakt voor het bevaarbaar maken van De Grift. De realisatie werd bemoeilijkt door de rechten van watermolens op watertoevoer in De Grift. Pas twee eeuwen later kregen de baljuw van de Nederveeluwe, de heer E.A. Daendels, en districtscommissaris van de Veluwe J.A.J. baron Sloet tot Olthuis (tevens schout van Apeldoorn) bij Koninklijk Besluit van 1 oktober 1824 de politieke en financiële steun van koning Willem I voor de aanleg van een kanaal tussen Apeldoorn en Hattem.

doelstelling

Het Apeldoorns Kanaal is één van de vele kanalen die in de negentiende eeuw in Nederland zijn gegraven. Vooral ten tijde van koning Willem I (1813-1840) – bijgenaamd de ‘kanalenkoning’ – ontstond een netwerk van nieuwe kanalen, zoals de Willemsvaart (1820), het Noord-Hollandskanaal (1824), de Zuid-Willemsvaart (1826), het kanaal van Gent naar Terneuzen (1827) en het noordelijke deel van het Apeldoorns Kanaal (1829).

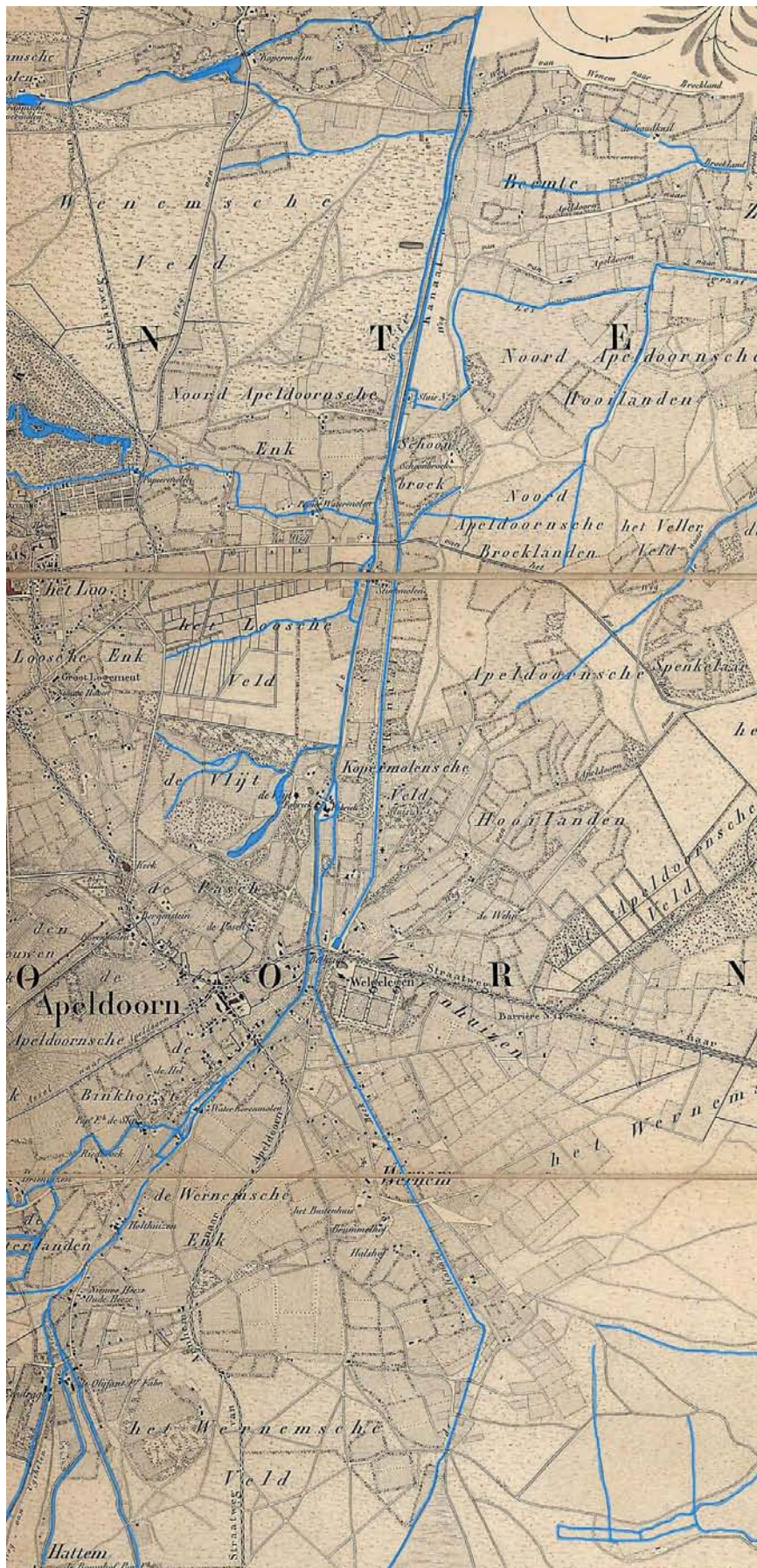
De belangrijkste algemene doelstellingen waren het realiseren van kortere en betere vaarroutes, en het economisch tot ontwikkeling brengen van het platteland en de steden. Bij gebrek aan goede wegen was vervoer over water in het begin van de negentiende eeuw de goedkoopste en snelste manier van transport. De initiatiefnemers hoopten met de aanleg van het Apeldoorns Kanaal de land- en bosbouw op de onherbergzame Veluwe en de (papier)industrie in Apeldoorn tot bloei te laten komen. Economisch ging het deze regio niet voor de wind. Bovendien wenste de koning een goede ontsluiting van de uitgestrekte kroon- en staatsdomeinen bij Apeldoorn.

geïsoleerd dorp

Aan het begin van de negentiende eeuw was Apeldoorn het grootste en tevens meest geïsoleerde dorp van de Oost Veluwe. Geomorfologisch lag het dorp op de overgang van het Veluwemassief met zijn droge heide- en zandgronden enerzijds, en het stroomgebied van de IJssel met zijn natte en laag gelegen broeklanden anderzijds. De dorpsbebouwing concentreerde zich bij de kruising van de Deventerstraat en de Dorpsstraat (de huidige Hoofdstraat). Aan de dorpsrand lagen landgoederen zoals de Pasch, de Vlijt en Marialust in het noorden en Welgelegen in het oosten. Het landelijke buitengebied werd gekenmerkt door verspreide boerderijen aan onverharde wegen temidden van kleinschalige heidegronden en broeklanden. Houtwallen begrepsden de landbouwgronden. Op enkele plaatsen had de agrarische bebouwing het karakter van een buurtschap, zoals Wormingen (of Wormen) in het zuiden.

Langs de beken en sprengen, die van het Veluwemassief naar het IJsseldal stroomden, waren watermolens gevestigd die het stromende water als krachtbron benutten voor de papierindustrie en later de wasserijen. In de helling van het massief kwam het grondwater relatief dicht aan de oppervlakte. Hier werden vanaf de zestiende eeuw sprengkoppen uitgegraven die een stelsel van gekanaliseerde beken (sprengen) voedden. De sprengen dienden als drinkwatervoorziening en als krachtbron voor de aandrijving van watermolens, zoals de papier- en kopermolen De Vlijt aan de Grift en de Kaijerts- of Keyertsmolen aan de Kayersbeek. Deze bedrijfstak was tot ver in de negentiende eeuw kleinschalig van opzet en ambachtelijk van karakter.





1850, Kaart van het Loo en van deszelfs Omstreken, opgedragen aan Zijne Majesteit den Koning; Kanaal Noord heeft een havenkom ten noorden van het landgoed Welgelegen en de Deventerstraat, en volgt de Grift in noordelijke richting



aanleg (1824-1829 / 1858-1866)

Griftkanaal / Kanaal Noord (1824-1829)

De aanleg van het Apeldoorns Kanaal kwam in twee fases tot stand. Allereerst werd in de jaren 1824-1829 het noordelijke deel tussen Apeldoorn en de IJssel bij Hattem gegraven: destijds het Griftkanaal geheten. Koning Willem I was de belangrijkste investeerder in dit project. Hij stond persoonlijk garant voor een grote lening en nam zelf nagenoeg alle aandelen voor zijn rekening. In verband met de dure onderhoudswerkzaamheden aan de houten bruggen en sluizen werd in 1837 het particuliere beheer van het kanaal overgedragen aan Rijkswaterstaat. In 1843 werd de Nederlandse staat eigenaar van het kanaal. De watertoevoer en stroming in de Grift moest gegarandeerd blijven voor de watermolens. Daarom werd de Grift niet gekanaliseerd, maar werd evenwijdig hieraan een geheel nieuw kanaal gegraven voor de scheepsvaart. De watervoorziening van het kanaal werd veilig gesteld door de aankoop van de Kayersbeek. Na kanalisatie mondde deze beek uit in de havenkom ten noorden van de Deventerweg. De Grift stroomde evenwijdig aan het nieuwe kanaal, waar het pas bij Heerde in uitmondde. Het ontwerp was in handen van bouwmeester Hendrik Jan Lijzen (1765-1838), opzichter der paleizen der Noordelijke Nederlanden en woonachtig op Het Loo. De werkzaamheden bestonden uit het graven van een ruim 31 kilometer lang kanaal en een beschoeide havenkom met losplaatsen in Apeldoorn, de aanleg van vijf schutsluizen om het hoogteverschil van ruim twaalf meter tussen Apeldoorn en Hattem te overbruggen en de bouw van een groot aantal bruggen en dienstwoningen. De Apeldoornse sluis had destijds een schutkolk van 24 meter lang, 4,30 meter breed en 1,42 meter diep. De bruggen werden veelal gebouwd op plekken waar al een brug over de Grift lag en het kanaal bestaande routes doorsneed (Deventerweg, Amersfoortseweg). De houten bruggen en sluizen vergden veel en kostbaar onderhoud. Op de oostelijke oever van het kanaal werd een parallelweg aangelegd, waarlangs al snel een bebouwingslint ontstond (zie kaart 1850). Op de westoever van het kanaal lag een jaagpad voor de trekschuiten. De oevers werden niet beplant, met uitzondering van enkele bomen bij bruggen en sluizen.



houten draaibrug uit 1858 in de Deventerstraat, met rechts de oude noordelijke havenkom

Apeldoorns-Dierens kanaal / Kanaal Zuid (1858-1866)

De tweede fase in de aanleg van het Apeldoorns Kanaal liet in verband met de rendabiliteit van Kanaal Noord even op zich wachten. Tussen 1858 en 1866 werd het kanaal in zuidelijke richting doorgetrokken over een afstand van 23 kilometer tot aan de IJssel bij Dieren: destijds het Apeldoorns-Dierens kanaal geheten. Namens Rijkswaterstaat waren hierbij betrokken: J. Ortt, N.H. Henket, T.G. van Riel, F.J. van den Berg, A. Liese, C.C. van Hooff en E. Straalman. Stieltjes van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs bemoeide zich intensief met de keuze van het tracé.



Op de topografische kaart van 1866 is goed te zien dat het kanaal vanaf de Deventerstraat met een ruime bocht om het landgoed Welgelegen werd geleid. De parallelweg kon daardoor niet op de oostoever worden doorgetrokken, maar werd aangelegd op de bovendien meer bebouwde overzijde. De bruggen werden ook hier gebouwd in bestaande routes als de Molenstraat (Welgelegenbrug) en de 1^e en 2^e Wormenseweg (resp. Wormensebrug en Kayersbrug). Bij de draaibrug in de Molenstraat werd een keerplaats (zwaaihoek) aangelegd. In tegenstelling tot Kanaal Noord werd langs het zuidelijke kanaaltracé, vanaf de Welgelegenbrug, op de oostoever een dubbele rij eiken en beuken aangeplant in vrijwel aaneengesloten rijen. Langs het noordelijk tracé ontbrak intensieve beplanting, vanuit de behoefte aan wind voor zeilschepen. De bomen langs het zuidelijk tracé boden beschutting tegen de zon en wind, die inmiddels overbodig was geworden voor de stoomschepen. Het jaagpad lag op de oostelijke oever tussen het kanaal en de bomenrijen. Omdat het zuidelijke kanaaltracé een vaste hoogtelijn in het landschap volgde, was slechts één schutsluis nodig bij de monding van het kanaal in de IJssel bij Dieren. De watervoorziening van Kanaal Zuid verliep moeizaam. De Eerbeekse-, Loenense- en Beekbergse beken moesten ongebruikt onder het kanaal worden doorgevoerd om het droogleggen van lager gelegen gebieden en watermolens te voorkomen. In aanvulling op de Zwaansprengen, (verlegde) Kayersbeek en de zuidelijker gelegen Oude Beek en Oosterhuizenprengen, moesten de Veldhuizenpreng (1869-1872) en Vrijenbergerspreng (1874-1876) worden gegraven om het kanaal te voeden. Pas vier jaar na de voltooiing van het kanaal was scheepsvaart mogelijk.

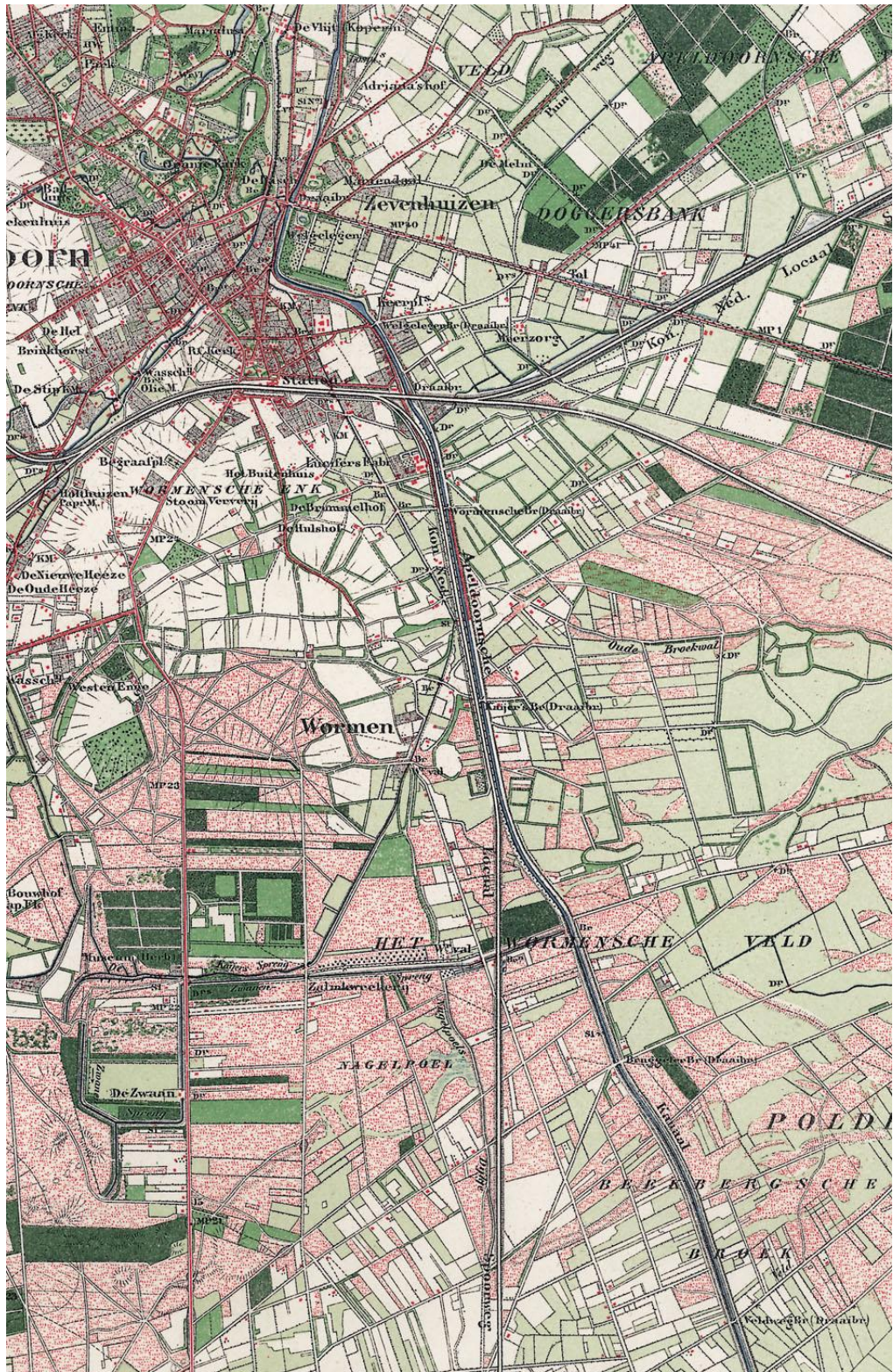


Kanaal Zuid, met op de achtergrond de kern van Apeldoorn

Apeldoorn ontsloten

Gaandeweg de negentiende eeuw werd Apeldoorn langzaam uit zijn isolement gehaald. De eerste goede verbinding was de straatweg van Amersfoort via Het Loo naar Deventer (ca. 1809). Daarna volgden de straatwegen naar Zutphen (1824), Arnhem (1830) en Zwolle (1844-1845). Na de gefaseerde aanleg van het Apeldoorns Kanaal beschikte Apeldoorn bovendien over een snelle en redelijk betrouwbare vaarroute met het noorden en het zuiden. De land- en bosbouw maakten minder dan verwacht gebruik van het kanaal. Het kanaal en de haven bleken vooral aantrekkelijke condities te scheppen voor de vestiging van industrieën in Apeldoorn. De papierindustrie, het bouwbedrijf en het personenvervoer (markt) profiteerden van de nieuwe vaarroute. Grote hoeveelheden bakstenen voor gebouwen en klinkers voor de verharding van wegen werden over het kanaal vervoerd. De industrialisatie kwam voorzichtig op gang. De bedrijven vestigden zich verspreid langs de Grift en het kanaal. Zo werd tussen het kanaal en de Molenstraat een stoomhoutzagerij gebouwd. Apeldoorn groeide gestaag. Omstreeks 1830 had Apeldoorn een weekmarkt. Vanaf 1843 werd twee keer per jaar een veemarkt gehouden. In 1857 kwam er een wekelijkse graanmarkt bij en in 1861 de botermarkt. De handel floreerde. De dorpskern aan de Deventerstraat en Dorpsstraat sloot in het noorden aan op de Loolaan en kreeg in het zuiden een vervolg aan de Arnhemseweg. De (lint)bebouwing had overwegend een dorps karakter en concentreerde zich ten westen van de Grift en het kanaal. Aan de overzijde van het kanaal profiteerde buurtschap Zevenhuizen van de activiteiten in de haven.





1898, topografische kaart; de spoorlijnen zijn aangelegd en de eerste fabrieken gebouwd: in het noorden Koperletterij De Vliet, zuidelijk van de spoorlijn de Lucifersfabriek



groei en aanpassingen (1866-1940)

industrialisatie

In de tweede helft van de negentiende eeuw kwam de industrialisatie in Apeldoorn goed op gang. Dat ging gepaard met schaalvergroting. De aan huis gebonden nijverheid maakte geleidelijk aan plaats voor grote fabriekscomplexen. Ingeklemd tussen de Grift en Kanaal Noord maakte Koperpletterij 'De Vlijt' gebruik van zowel de stroming in de Grift als de scheepsvaart in het kanaal. De gasfabriek werd in 1863 gebouwd ten zuidwesten van de Deventerstraat en het kanaal. In 1883 begon de Apeldoornse Nettenfabriek 'Von Zeppelin & Co' met haar productie nabij het station. Iets verder naar het zuiden, ter hoogte van de Wormense Enk, vestigde zich omstreeks 1870 de Luciferfabriek A.C. Hoogendijk & Co.



*Nettenfabriek
Von Zeppelin & Co*

In het laatste kwart van de negentiende eeuw werden de spoorlijnen naar Amersfoort en Zutphen (1876), de Koninklijke Nederlandsche Locaal Spoorweg van Hattem via Apeldoorn naar Dieren (1887-1889) en de spoorlijn naar Deventer (1891) in gebruik genomen. Het zogenaamde Koningslijntje naar Dieren liep het eerste gedeelte parallel aan Kanaal Zuid.

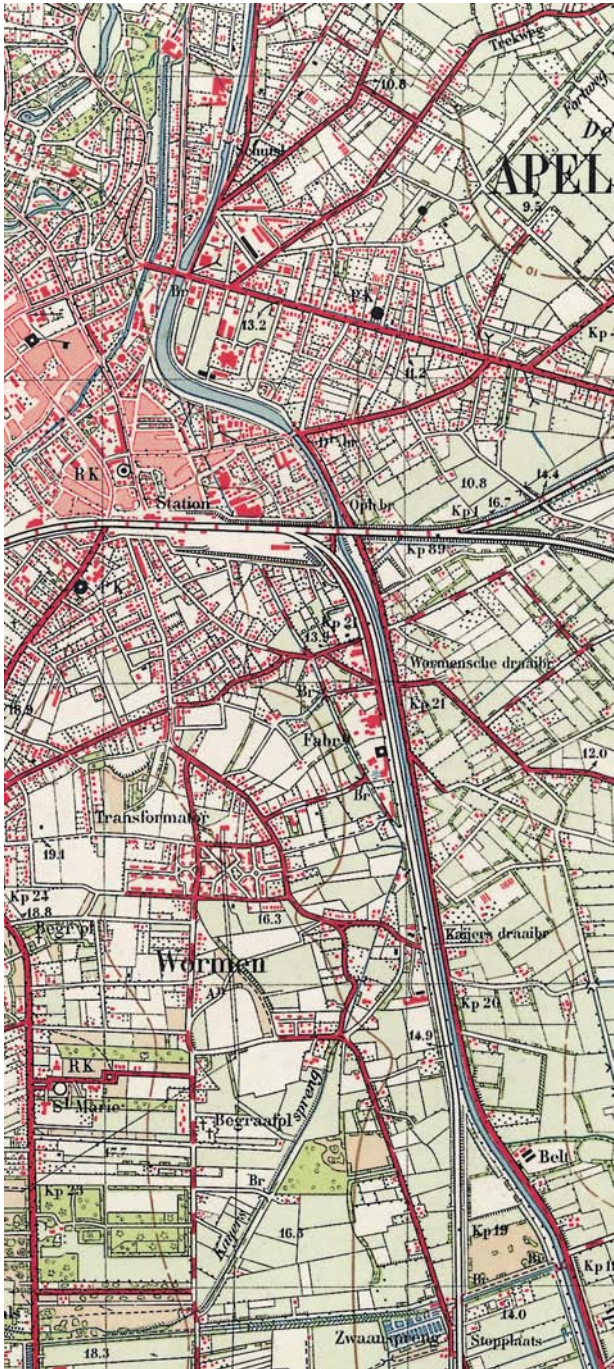
Om logistieke redenen waren de terreinen in de nabijheid van het spoor en het kanaal erg in trek bij fabrikanten. De industriële bedrijvigheid in de Kanaalzone nam daardoor in de twintigste eeuw snel toe en kreeg een bovenregionaal karakter. Belangrijke fabrieken in dit verband zijn de chemicaliën- en farmaceutische fabriek Zwitsal (vanaf 1920), verstoffenfabriek Talens (sinds 1899), Nettenfabriek Zeppelin & Co, Machinefabriek J. & H.W. v/d Ploeg, Gevama NV metaalindustrie (sinds 1910) en NV. Verstoffenfabriek 'Holland' (sinds 1913). Kenmerkend voor de industriële bedrijven uit de periode tot 1940 is de oriëntatie van de fabriekshallen op de spoorwegen en/of het kanaal. Deze infrastructuur functioneerde als levensader voor de aan- en afvoer van goederen.



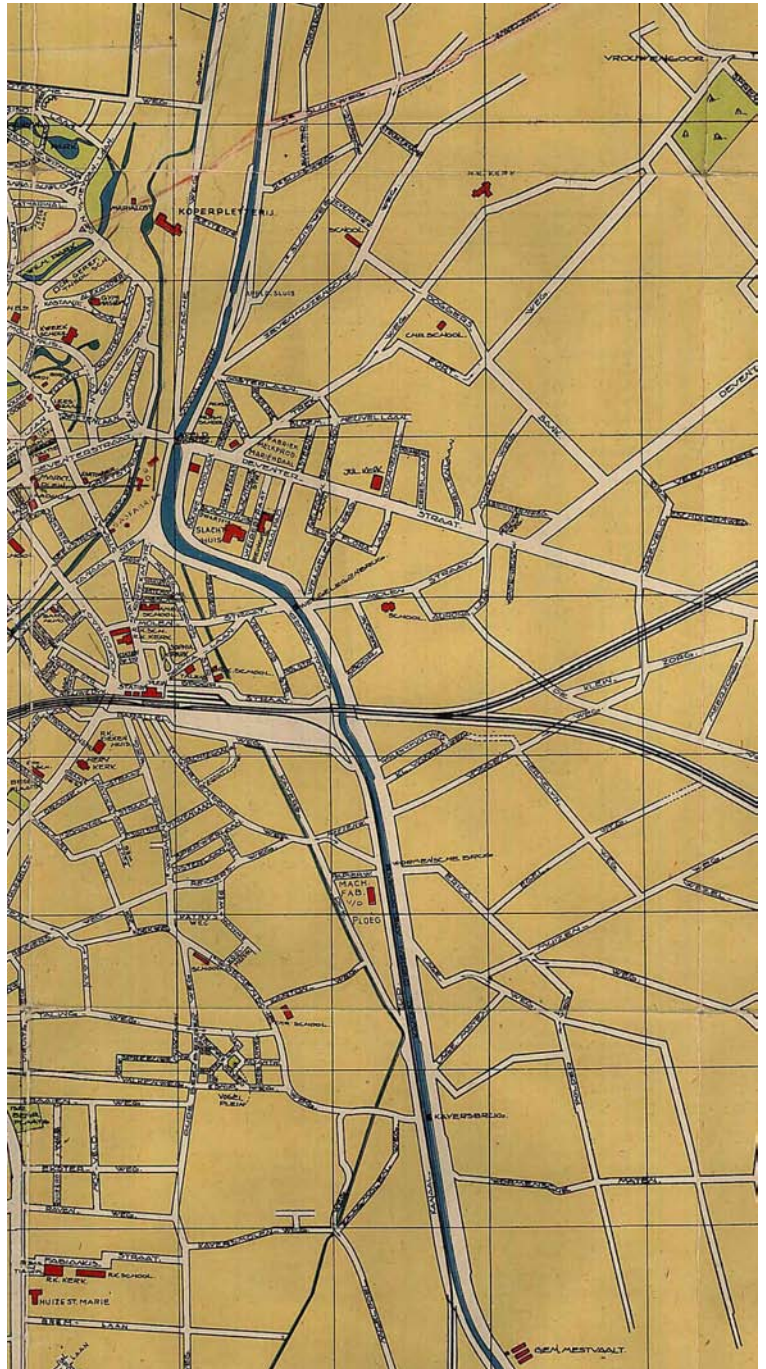
*links de Gasfabriek, rechts de
N.V. Verstoffenfabriek Holland*

Om aan de groeiende vraag naar bedrijventerreinen te voldoen, kocht de gemeente in 1917 het aanvankelijk gespaarde landgoed Welgelegen om het vanaf 1920 in te richten als industrieterrein voor gemeentelijke diensten als het slachthuis, het vervoersbedrijf (VAD) en de reinigingsdienst. Tegelijkertijd werd de haven in zuidelijke richting tot aan de Molenstraat verbreed en voorzien van loswallen.





1933, topografische kaart

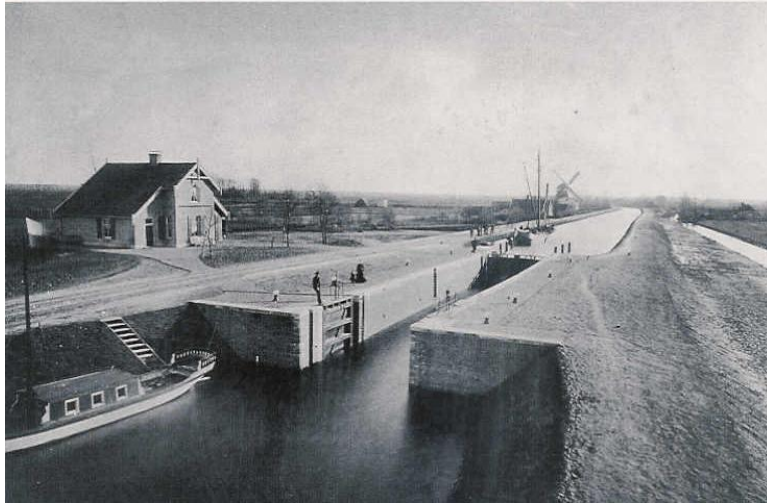


1938 stratenplan; selectief zijn een aantal bedrijven en scholen in de Kanaalzone afgebeeld



verbreding en verdieping

Het Apeldoorns Kanaal was kortom van grote betekenis voor de economische ontwikkeling van Apeldoorn. De aan- en afvoer van goederen en producten groeide en daarmee de omvang van de schepen. Na de voltooiing van Kanaal Zuid werd daarom een aanvang gemaakt met de verbreding en verdieping van het oudere noordelijke tracé. De graafwerkzaamheden, de bouw van vervangende bruggen, sluisen en dienstwoningen en het begrinden van de parallelwegen werden afgerond in 1881. Aan de groei van de schepen kwam geen einde. In de jaren twintig en dertig van de twintigste eeuw werden nog pogingen ondernomen om Kanaal Zuid verder te verbreden en verdiepen. Kostbare ingrepen die het uiteindelijk zouden afleggen tegen het goedkopere vervoer over de (spoor)weg.



1881, de vergrote
Koehoornsluis, met op de
voorgond een beurtschip en
rechts de Grift

verstedelijking

Ondertussen werd Apeldoorn sterk uitgebreid in noordwestelijke richting. De landgoederen in het noorden werden in het laatste kwart van de negentiende eeuw verkaveld en getransformeerd tot villaparken voor de welgestelden. De bosrijke omgeving, de nabijheid van het Koninklijk Paleis, de verbeterde infrastructuur en de aanwezigheid van militaire inrichtingen waren aantrekkelijke factoren voor welgestelden om zich in Apeldoorn te vestigen. De gemeente zag het destijds als haar primaire taak om het aantrekkelijke en groene karakter van het villadorp te behouden en waar mogelijk te versterken. De topografische kaart van 1898 toont duidelijk de ruime en groene opzet van de Parken. Riant wonen in het groen bleef tot ver in de





1923 uitsnede
uitbreidingsplan



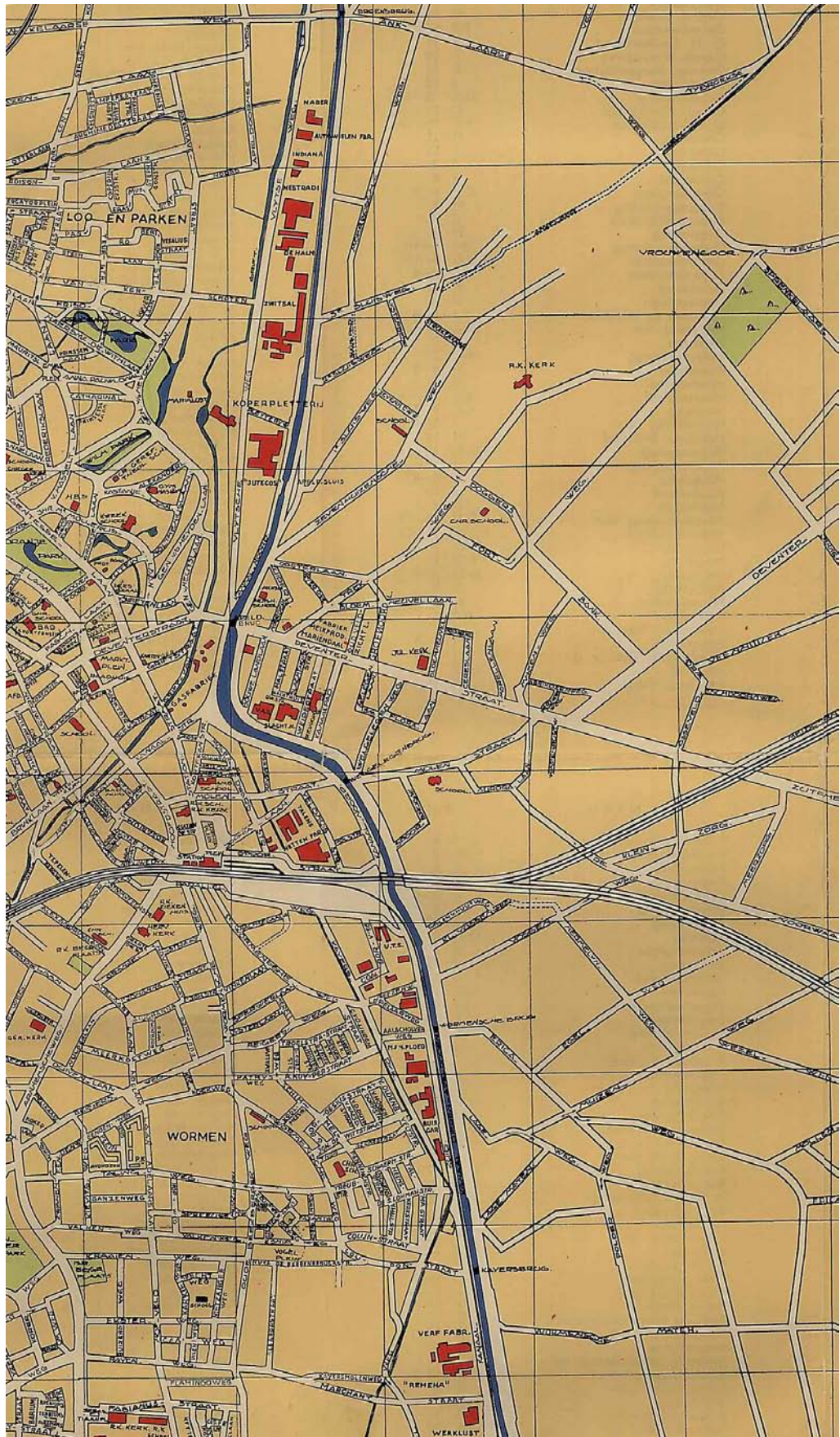
twintigste eeuw het centrale thema in de noordwestelijke stadsuitbreidingen. Ten westen en ten zuiden van de dorpskern leidden de industriële groei en de passieve houding van de gemeente daarin tot speculatieve ontwikkelingen in de volkswoningbouw. Dit resulteerde in oneindige lintbebouwing langs de oude uitvalswegen. Op meer samenhangende en compacte wijze werd de Apeldoornse Enk door kleine beleggers en particulieren bebouwd met vrijstaande huizen voor middenstanders en arbeiders (Brinkhorst).

planmatige uitbreidingen

Om de ongeordende uitbreiding van steden tegen te gaan, stelde de Woningwet van 1901 het ontwerpen van uitbreidingsplannen verplicht voor gemeenten met meer dan tienduizend inwoners. De gemeente Apeldoorn vervaardigde uitbreidingsplannen in 1910, 1923, 1927 en 1938. De uitgangspunten van deze plannen hebben geleid tot functiescheiding (industrie in de Kanaalzone, wonen in satellietwijken, recreëren in de Veluwezoom), geconcentreerde woningbouw tussen de uitvalswegen en (uiteindelijk) een concentrische opbouw van de stad.

Het plan van 1910 ging niet verder dan een globale aanduiding van de stedenbouwkundige hoofdbestanddelen wegen, water en bebouwing. Het uitbreidingsplan van 1923 was daarentegen zeer ambitieus. Een groot aantal wegverbredingen, pleinen, verkeersdoorbraken en royale ceintuurbaan zorgden voor een functionele samenhang tussen de bestaande stad en de nieuw geplande uitbreidingen. De monumentaliteit van het plan moest kapitaalkrachtige burgers en bedrijven verleiden om zich in Apeldoorn te vestigen. De Kanaalzone was voor een belangrijk deel bestemd voor industriële activiteit, met uitzondering van het gebied ten oosten van Kanaal Noord. Daar zou woonwijk Zevenhuizen moeten verrijzen. Ingrijpend was de transformatie van landgoed Welgelegen in een industrieterrein. Nog grootser was het voorstel om het bestaande spoorwegemplacement om te vormen tot een groene boulevard met een groot Marktplein aan het kanaal. Het verplaatste station en twee nieuwe kanaalhavenarmen werden gepland in Apeldoorn Zuid. Deze kostbare ingrepen keerden in de herziening van 1927 niet terug. In het uitbreidingsplan van 1938 concentreerde de woonwijken zich, meer dan in de vorige plannen, binnen de nog te voltooien rondweg en waren in gelijke mate voorzien in alle windrichtingen. Dat betekende onder meer dat de stadsuitbreiding aan de oostzijde van het kanaal, ten opzichte van het plan uit 1923 (en 1927), aanzienlijk werd vergroot.





1960, stratenplan;
 van boven naar beneden:
 autowielenfabriek
 Indiana
 Nestradi
 De Halm
 Zwitsal
 kokosfabriek "Jutecos"
 VAD
 Nettenfabriek
 UTS
 Buiscaar
 verffabriek Remena



opleving en sluiting (1940-heden)

kortstondige opleving

Het kanaal kwam gehavend uit de Tweede Wereldoorlog. Bij de inval van de Duitsers op 10 mei 1940 werden alle bruggen over het kanaal opgeblazen. De bruggen bleken in 1941 eenvoudig te herstellen omdat de onderbouw in veel gevallen intact was gebleven. In de oorlogswinter werden veel bomen langs het kanaal clandestien gekapt. Een deel van de geveldde bomen werd na 1945 opnieuw aangeplant. Tijdens de bevrijding in april 1945 werden wederom alle bruggen over het kanaal opgeblazen, dit keer door de terugtrekkende bezetter. De schade was nu groter. Na de oorlog had het herstel van de infrastructuur de hoogste prioriteit. Transport was immers de belangrijkste voorwaarde voor de wederopbouw van de industrie en het lenigen van de enorme woningnood. In de zomer van 1947 was de haven van Apeldoorn weer bereikbaar vanuit het zuiden. Eind 1948 was de doorvaart over het gehele traject mogelijk. Gedurende de wederopbouwperiode vervulde het kanaal een belangrijke rol bij het herstel en de uitbreiding van de Apeldoornse industrie. In 1954 besloot de Minister van Verkeer en Waterstaat tot verbreding en verdieping van Kanaal Zuid. In dat kader werd de Welgelegenbrug in 1955 vernieuwd. Verdere aanpassingen bleven echter achterwege. Vooral door de opkomst van het goedkopere wegvervoer ging het snel bergafwaarts met de beurtvaart. Daardoor nam het belang van het kanaal sterk af. Het kanaal werd in fases voor de scheepvaart gesloten, maar behield zijn waterhuishoudkundige functie. In 1962 sloot een gedeelte van Kanaal Noord, gevolgd door Kanaal Zuid in 1972-1973 en het laatste gedeelte tussen Wapenveld en de IJssel in 1982. Na de sluiting van het kanaal werden de beweegbare bruggen vervangen door vaste rijdeken (Deventerbrug) of geheel nieuwe dammen in de Edisonlaan en Laan van Kuipershof (1974).



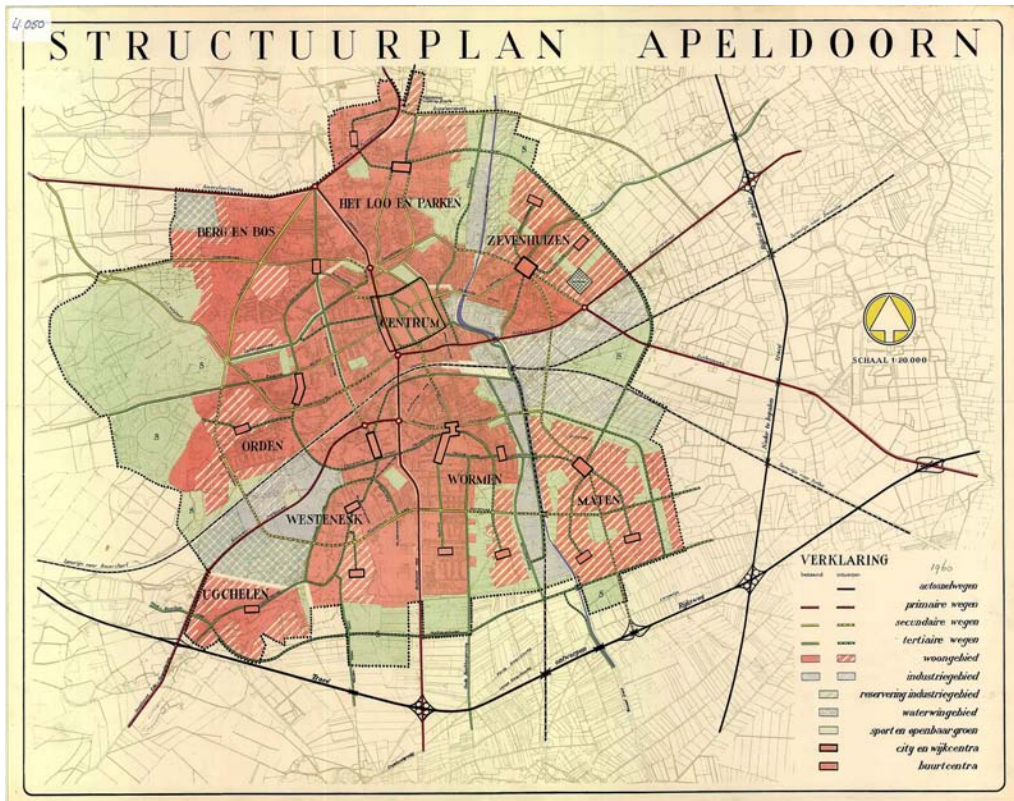
de Welgelegenbrug in
functie

industrialisatiepolitiek

Na de Tweede Wereldoorlog begon het gemeentebestuur met een gerichte industrialisatiepolitiek. Apeldoorn was destijds een van de snelst groeiende steden in Nederland. De werkgelegenheid hield geen gelijke tred met de bevolkingsgroei. In 1947 was 39 procent van de beroepsbevolking in Apeldoorn werkzaam in de industrie, vooral in de metaalnijverheid, papier- en textiel fabricage, voedings- en genotmiddelenbranche, kledingindustrie en reinigingsbedrijven. Nieuwe industrieën werden met succes naar Apeldoorn gehaald.

Met de komst van veel nieuwe bedrijven was het bestaande industrieterrein van zeven hectare langs het kanaal volstrekt onvoldoende. Het structuurplan van 1950 voorzag daarom in de verlenging van de bestaande industriegebieden aan de westzijde van het kanaal. In de jaren vijftig werd 22 hectare nieuw bedrijventerrein langs het kanaal aangelegd: de Vliet en Kayersdijk. Op de kaart van 1960 staan onder andere Naber, Indiana, broodfabriek De Halm, Zwitsal en kokosfabriek Jutecos op industrieterrein De Vliet, en Machinefabriek J. & H.W. v/d Ploeg, Remeha verwarmingsketels en machinefabriek Werklust op industrieterrein Kayersdijk. Verder werd een aanzienlijk gebied op de oostelijke oever van Kanaal Zuid bestemd als toekomstig industrieterrein. Afgezien van Verchroominrichting Galvano en Betonfabriek Westrik (huidige terrein CNV-kantoor) en Kalkbranderij Salomons vestigden zich in dit landelijke gebied geen industrie, hetgeen in de jaren zeventig van de twintigste eeuw de mogelijkheid bood om hier woonwijk





structuurplan 1950/ 1960



de Maten aan te leggen. Met de opkomst van het vervoer over de weg werd de relatie tussen de fabrieken en het kanaal steeds minder. Veel bedrijven op de terreinen de Vliet en Kayersdijk zijn inmiddels georiënteerd op respectievelijk de Vlijtseweg en de Kayersdijk.

sprong over het kanaal

De verstedelijking van Apeldoorn speelde zich tot in de jaren vijftig van de twintigste eeuw vrijwel uitsluitend af ten westen van het kanaal. Aan de overzijde had alleen de buurtschap Zevenhuizen zich gedurende het interbellum vanaf de haven uitgebreid langs de Zevenhuizenseweg, Trekweg en Deventerweg. Het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog hield de uitvoering van het uitbreidingsplan uit 1938 jarenlang op.

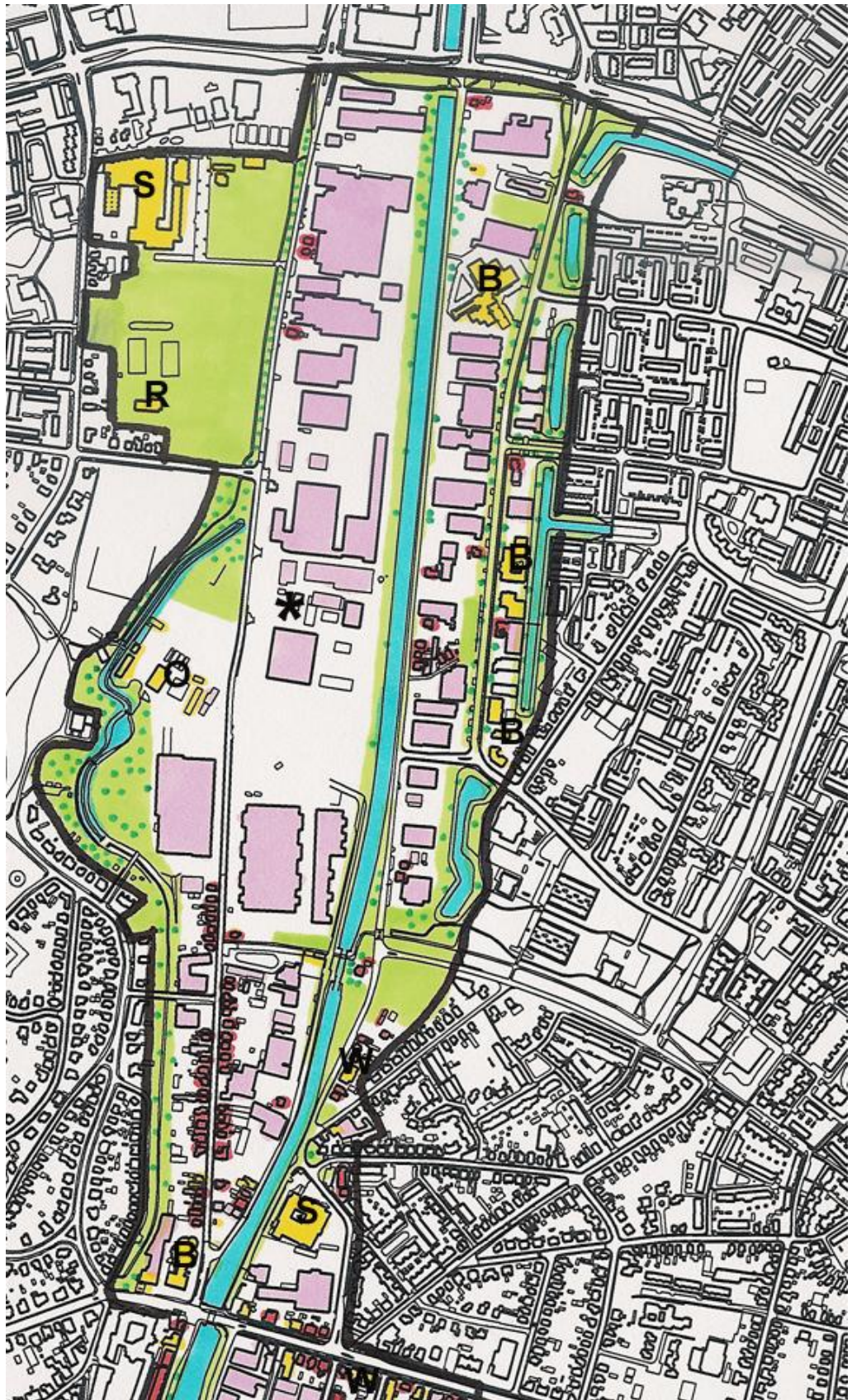
Direct na de bevrijding had de gemeente Apeldoorn een tekort aan bijna tweeduizend woningen. Dat tekort liep op tot 3346 woningen in 1949 en slonk langzaam tot 2736 woningen in 1957. Apeldoorn was weliswaar niet zwaar door het oorlogsgeweld getroffen, maar het was met Emmen één van de snelst groeiende gemeenten van Nederland. De vraag naar woningen overtrof het nieuwe aanbod ruimschoots. De stijgende vraag naar woonruimte in Apeldoorn maakte de planning van nieuwe woongebieden noodzakelijk. De afdeling Stedebouw ontwierp in 1950 een Structuurplan voor het verstedelijkte gebied. Hierin werd definitief de sprong over het kanaal gemaakt, met de geplande wijken Anklaar, Sprenkelaar, Sluisoord, de Mheen en Maten. Waar het kanaal tot 1950 de oostelijke begrenzing van de stad had gemarkeerd, werd het daarna een centrale as in de stad. Dat betekende ook dat de industriële zone geen randgebied meer vormde maar een barrière tussen oost en west.

De nieuwe wijken kregen dan ook geen ruimtelijke relatie met het kanaal. De Maten werd zelf met de rug naar het kanaal gebouwd. In verband met de intensivering van het oost-west verkeer kreeg de Molenstraat met de in 1955 vernieuwde Welgelegenbrug de status van primaire verbindingsweg

nieuw leven in een verlaten gebied

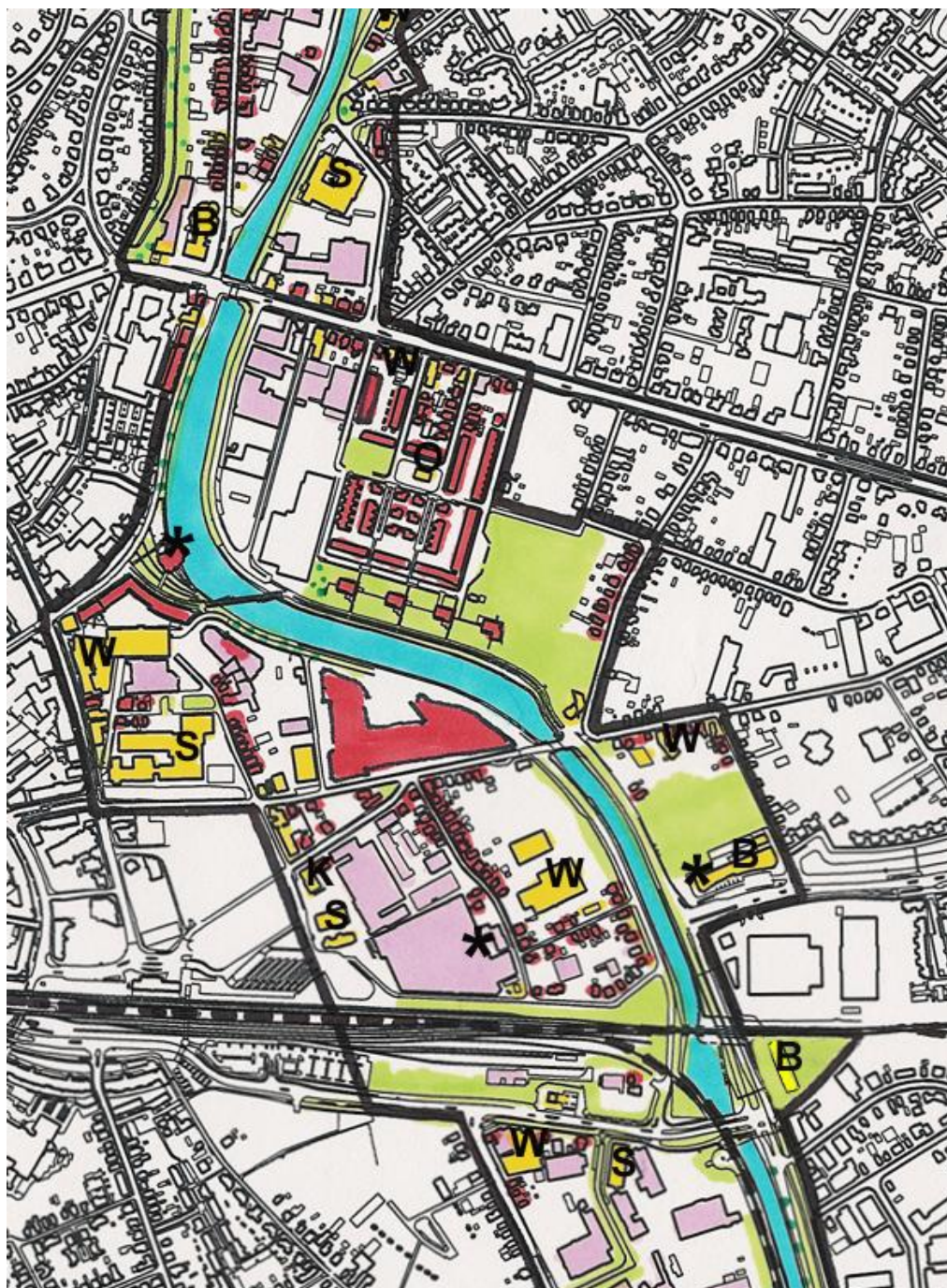
Nadat de scheepsvaart op het Apeldoorns Kanaal in 1973 volledig werd opgeheven, bleef het kanaal in zekere zin 'levenloos' achter. Apeldoorn wist zich geen raad met de 'nutteloze' waterloop aan de oostzijde van het centrum. Gedurende de jaren zeventig en tachtig werd het kanaal ervaren als een hinderlijke barrière tussen het stadscentrum en de nieuwe wijken Zevenhuizen en de Maten. De omslag in de waardering voltrok zich in de jaren negentig. Het kanaal beleefde een revival, vanuit de overtuiging dat de markante S-bocht, de karakteristieke waterwerken, het attractieve water en de groene oevers een meerwaarde konden betekenen voor de beleving en identiteit van Apeldoorn. Deze opvatting leidde tot de Beeldvisie Kanaaloevers die in 1993 het licht zag. Het belang van het kanaal voor de verdere ontwikkeling van Apeldoorn resulteerde in een groot aantal integrale en sectorale uitwerkingen, waaronder het rapport Bewaren door bevaren (2001), de toelichting te beschermen gezicht Apeldoorns Kanaal (2002) en het Plan in Hoofdlijnen Kanaalzone (2003). Het doel is om de Kanaalzone te transformeren in een vitale en centrale as met nieuwe stedelijke woonvormen, kantoren en aantrekkelijke recreatieve routes. Met de plannen Welgelegen Haven en Stadskade is de uitvoering van het deelproject 'Kanaaloevers' in het voormalige havengebied sinds enkele jaren in volle gang.





kenmerken anno 2004,
Kanaal Noord





kenmerken anno 2004,
De Haven / Welgelegen



De Haven / Welgelegen

Dit deel van het onderzoeksgebied strekt zich uit vanaf de Deventerbrug in de Deventerstraat tot en met de spoorbrug.

ruimtelijke structuur

- geomorfologisch ligt het kanaal op de overgang van de Veluwezoom (hooggelegen bossen, heide en zandgronden) en het stroomgebied van de IJssel (natte en laag gelegen broeklanden)
- tussen de Deventerbrug en de Welgelegenbrug maakt het kanaal een haakse bocht om het voormalige landgoed Welgelegen; omwille van de oorspronkelijke havenfunctie heeft dit deel een breder profiel met stenen kades; ten zuiden van de Welgelegenbrug heeft het kanaal weer de normale breedte
- het centrale deel van de Kanaalzone heeft sinds de aanleg in 1866 grote transformaties ondergaan in het verstedelijkingsproces: van landgoed (geen restanten), via industrieterrein cq. haven (diverse relictten vooral op de westoever) tot binnenstedelijke woonwijk (in ontwikkeling); in dit proces veranderde het kanaal van een barrière in de stad tot een functioneel-ruimtelijke schakel tussen de stadsdelen
- de hoofdontsluitingen voor het weg- en spoorverkeer kruisen het kanaal haaks: de historische Deventerstraat (radiale uitvalsweg), de Molenstraat (historische landweg) en de spoorlijn Apeldoorn – Zutphen / Deventer
- in aanvulling op de oorspronkelijke oeververbindingen in de Deventerstraat (Deventerbrug) en de Molenstraat (Welgelegenbrug) is recent fietsbrug 'de Freule' aangelegd
- de parallelwegen langs het kanaal zijn gedeeltelijk gewijzigd in routes voor langzaam verkeer
- de hoge schoorsteenpijp van de Nettenfabriek is een markante landmark die nog getuigt van de wegtrekkende bedrijvigheid in het voormalige havengebied; de torenflat Koningshaven (het 'potlood') en het ABN kantoor verlenen als landmarks grootstedelijke allure aan de vernieuwde binnenstadswijk

haakse bocht in kanaal

herontwikkeling

woningbouw op voormalig landgoed Welgelegen



Deventerstraat (Deventerbrug)

Molenstraat (Welgelegenbrug)

spoorlijn Apeldoorn Zutphen/
Deventer



fietsbrug 'de Freule'

wandelpad op westoever

Nettenfabriek met schoorsteen



openbare ruimte

- de kanaaloevers liggen vlak tot licht verhoogd in het verstedelijkte landschap: de waterkanten hebben deels rechte stenen kades van blokken basalt en deels een beschoeiing met 'zachte' oevers van gras
- de smalle groenstrook aan weerszijden van het kanaal (gras, enkele bomen) is rondom de recente woningbouwprojecten verruimd tot wandelpark met een open stedelijke inrichting, een oeververbinding 'de Freule' en enkele kunstwerken in het water
- de spoorzone wordt eveneens geflankeerd door smalle groenstroken
- de parallelwegen langs het kanaal zijn als doorgaande nevenontsluitingen voor het snelverkeer van het kanaal afgebogen (Kanaalweg, Welgelegenweg) en heringericht als een groene wandel- en fietspromenade met een houten aanlegsteiger bij de Welgelegenbrug en restanten van oude laanbeplanting op de westoever
- de meeste straten hebben een eenvoudig en betrekkelijk smal profiel met een rijdek van klinkers of asfalt, een goot en een trottoir; hier en daar zijn grindbermen behouden (Veldhuisstraat, Kanaal Noord); alleen de brede Deventerstraat heeft een sterk gelede indeling met een formele uitstraling (rijstroken, ventwegen met parkeervakken, trottoir)

kades met basaltblokken

wandelpark met fietspad

Veldhuisstraat



weg- en waterbouw

- de Deventerbrug in de Deventerstraat heeft een vast rijdek op oudere betonnen bruggenhoofden; het wachthuisje met tentdak (ca. 1930-1935) en de voormalige brugwachterswoning (Deventerstraat 52, ca. 1880) herinneren aan de tijd waarin de voormalige ophaalbrug moest worden bediend
- de moderne voetgangers- en fietsbrug 'de Freule' heeft een sierlijke vorm en transparante materialisatie (ontwerp Tirza Verrips), en verbindt de nieuwe woonlocaties op beide kanaaloevers
- de Welgelegenbrug in de Molenstraat is een hefbrug met vier betonnen hijstorens en katrolhuizen (ca. 1955) waarvan het rijdek is vastgezet en het hijsmechanisme buiten gebruik gesteld; de bijbehorende brugwachterswoning (Kanaal Noord 56, thans café) herinnert aan de tijd waarin de voormalige draaibrug moest worden bediend: karakteristiek zijn het brede bouwvolume, het siermetselwerk, de keperbogen en de middenrisaliet voor optimaal zicht op het kanaal
- de spoorbrug is een naoorlogse vaste brug van ijzeren H-balken (ca. 1970) op oudere gemetselde bruggenhoofden (oorspronkelijk een draai- en later een hefbrug); in aansluiting op de spoorbrug is de parallelweg Kanaal Noord verdiept onder het spoor door geleid

*voormalige
brugwachterswoning*

Welgelegenbrug

spoorbrug



bedrijfsbebouwing

- van de bedrijfsbebouwing op het voormalige landgoed Welgelegen resteren slechts enkele naoorlogse hallen aan weerszijden van de Bouwe Landlaan; deze maken in het kader van de herontwikkelingslocatie Welgelegen binnenkort plaats voor woningbouw
- in de wijk De Haven, aan de overzijde van het kanaal, is veel bedrijvigheid behouden:
 - grootschalig zijn de historisch gegroeide fabriekscomplexen van Talens (representatieve kantoorvleugel aan de Sophialaan en gestapelde bedrijfshallen op het achterterrein) en ANZA Holland BV, voorheen Nettenfabriek Zeppelin & Co (representatieve kantoorvleugel aan het Stationsplein / Spoorstraat en productiehallen met sheddaken op het achterterrein tot aan de Veldhuisstraat); beide zonder een directe relatie of verbinding met het kanaal
 - kleinschaliger bedrijvigheid staat tussen en achter de woningen aan de Spoorstraat, Molenstraat en de Molendwarsstraat

Talens

Nettenfabriek

bedrijf aan Veldhuisstraat



- de bedrijfsarchitectuur is overwegend eenvoudig:
 - doosvormen van één of twee bouwlagen met plat of flauw hellend dak
 - sober gedetailleerde en functioneel opgezette bedrijfshallen met sheddaken en grote schuif- en laaddeuren
 - meer aandacht voor vorm, materiaal en detail in het kantoor- of ontvangstgebouw aan de voorzijde
 - de bouwtechniek en materialisatie evolueert van houten constructies met bakstenen gevels, via een combinatie van beton en baksteen naar constructies van staal en (golf)plaatmateriaal

overige bebouwing

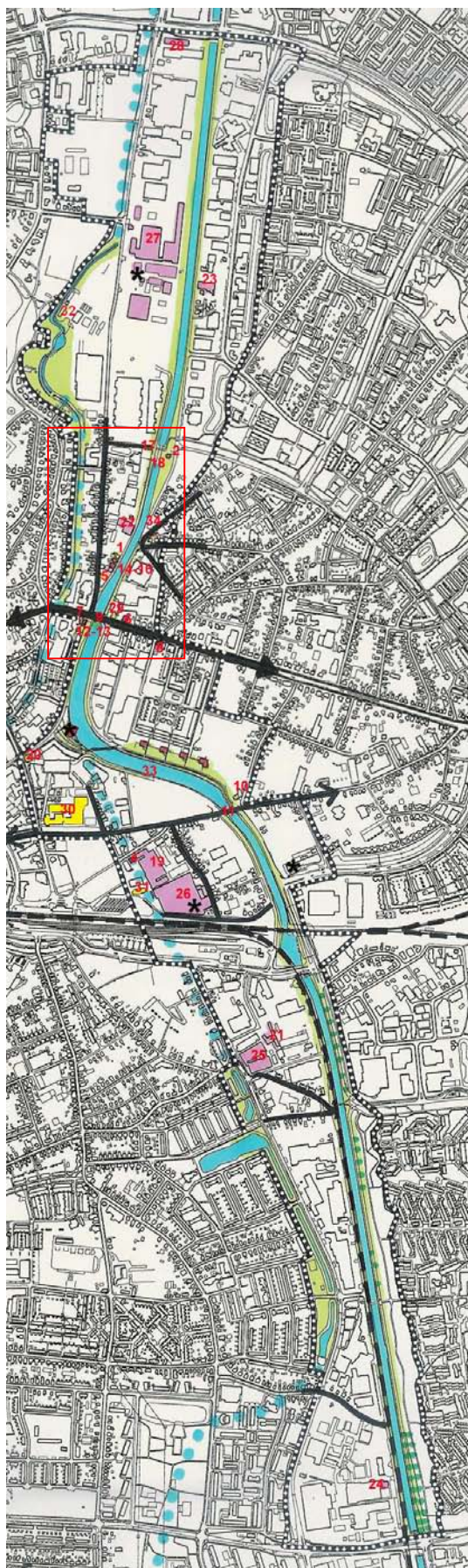
- historische villa's voor welgestelden en (half)vrijstaande middenstandswoningen zijn geconcentreerd aan de hoofdontsluitingen Deventerstraat en Molenstraat; rijtjes kleine middenstands- en arbeiderswoningen staan meer achteraf aan de Welgelegenweg, Spoorbrugweg, Kanaal Noord, Spoorstraat, Polstraat, Veldhuisstraat en Molendwarsstraat (in de omgeving van de fabrieken)
- een gedifferentieerd aanbod van moderne woningen is recent gerealiseerd en nog in ontwikkeling op de kanaaloevers: opmerkelijk zijn de torenflat 'Koningshaven' (landmark), een reeks van vier woontorens (R. Uytenhaak) en het wooncomplex tussen de Molenstraat en het kanaal (Poolen Architecten)
- op enkele plaatsen is sprake van grootschalige invullingen: hoek Stationsstraat / Molenstraat (school), Stationsstraat (winkelcomplex), Molendwarsstraat (voormalig RK schoolgebouw), Spoorstraat (school) en de Wapenrustlaan (bankgebouw)

Molendwarsstraat

Kanaal Noord (westoever)

*school hoek Stationsstraat /
Molenstraat*





*alle gewaardeerde kenmerken
in de Kanaalzone zijn in kleur
gemarkeerd (zie legenda
achterin)*

*de nummers in de kaart
verwijzen naar de objecten op
de volgende pagina's*

*de totale kaart bevindt zich in
groter formaat achterin het
rapport*

*het kader (met de
objectnummers 1,2,5-9, 12-18,
22, 29, 32) is op pagina 38
uitvergroot*



WAARDEBEPALING

zie ook losse waardekaart achterin rapport

Behoud, herkenbaarheid of versterking van de volgende aspecten is vanuit cultuurhistorisch perspectief van essentieel belang voor de identiteit van de Kanaalzone.

ruimtelijke structuur

Het kanaal, de Grift en de Kayersbeek vormen de belangrijkste structuurdragers van de Kanaalzone¹:

- het kanaal als geomorfologische markering van de grens tussen het Veluwemassief en het IJsseldal
- het kanaal als economische levensader en aanjager van de industriële ontwikkeling van Apeldoorn in de negentiende en twintigste eeuw
- het kanaal en de Apeldoornse Sluis als kenmerkende waterstaatkundige werken, waarin Koning Willem I een belangrijke rol als initiatiefnemer heeft vervuld
- het kanaal als historische structuur, die sinds de sluiting in 1973 vooral van waarde is voor een goed begrip van de stadsplattegrond en identiteit van Apeldoorn, alsmede voor de waterhuishouding
- het kanaal in visuele samenhang met het begeleidende groen en de restanten van historische (industriële) bebouwing; deze historisch ruimtelijke samenhang is in al zijn facetten nog het sterkst waarneembaar rond de Deventerbrug (aan de westzijde)
- de kanaalbocht als herinnering aan de gefaseerde aanleg van het kanaal, in relatie tot de historische situatie ter plaatse (het voormalige landgoed Welgelegen)
- de Grift en de Kayersbeek, die sinds de aanleg van het Apeldoorns Kanaal weliswaar hun functie als economische levensaders voor Apeldoorn hebben verloren, maar als historische structuur van bijzondere betekenis zijn voor de ontstaansgeschiedenis en identiteit van Apeldoorn, alsmede voor de regulering van het grondwater en de voeding van het kanaal (nauwe wederzijdse relatie)

Bij het kanaal zijn de drie elkaar historisch opvolgende wijzen van transport letterlijk in één beeld te vangen: van vervoer over water (het kanaal) naar vervoer per spoor (het Koningslijntje) tot vervoer over de weg (de parallel- en ontsluitingswegen). In dat verband zijn van belang:

- de Deventerstraat en Molenstraat als belangrijke historische land- en uitvalswegen
- de historische linten met een kenmerkende functiemenging van wonen, winkels en kleinschalige bedrijvigheid: Vlijtseweg (eerste gedeelte), Zevenhuizenseweg, Oosterlaan, Noorderlaan, Molendwarsstraat, Veldhuisstraat, Spoorstraat, Lepelaarsweg, Aalscholverweg en Loudonstraat
- de tracés van de spoorlijnen in de richting Deventer, Zutphen en Dieren

Het kanaal als structuurdrager van het gebied wordt van oudsher gemarkeerd door fabrieksschoorstenen en molens. De rol van deze industriële landmarks is voortgezet en overgenomen door nieuwe woon- en kantoorstorens, die op stedenbouwkundig belangrijke locaties zijn gebouwd. In dat verband zijn van belang:

- de fabrieksschoorstenen van Diosynth (de voormalige Zwitsalfabriek) en de Nettenfabriek
- de woontoren Koningshaven (het zogenaamde 'Potlood')
- de kantoorstoren van ABN-Amro

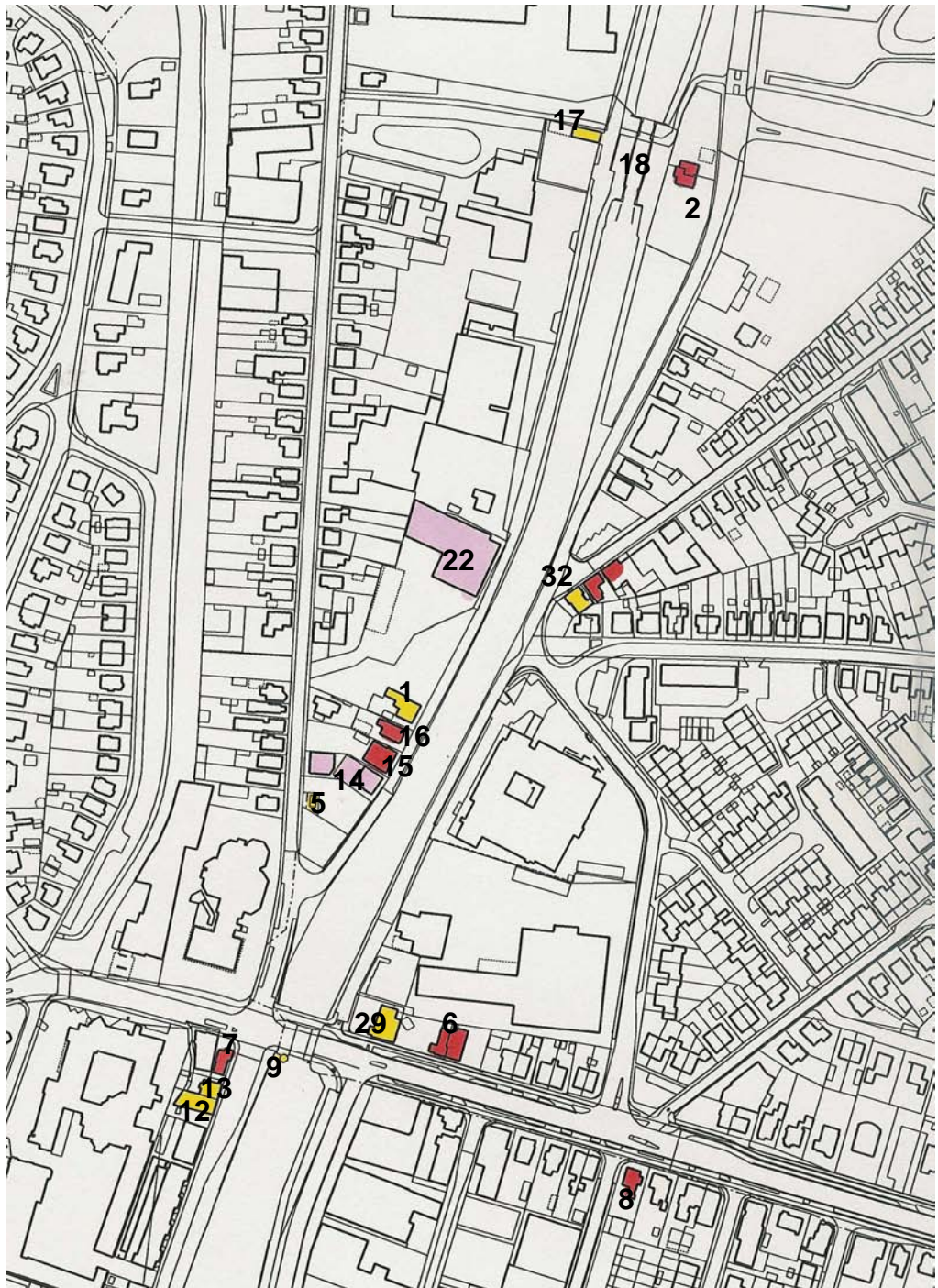
openbare ruimte

Groen vervult een belangrijke rol in de landschappelijke en ecologische begeleiding van de waterlopen:

- de groene linten aan weerszijden van het kanaal: schuine waterkanten met gras en riet die in het centrum uitdijen tot een stedelijke wandelpromenade met stenen kades (herinnering aan de voormalige havenfunctie), met een karakteristiek verschil in boombeplanting tussen Kanaal Noord (groepje bomen bij de dienstwoning van de Apeldoornse sluis) en Kanaal Zuid (monumentale dubbele laanbeplanting op de oostoever ten zuiden van de Welgelegenbrug: fragmentarisch behouden en met jonge aanplant aangezet)
- het beboste, soms parkachtige, tracé van de overkluisde en verdiepte Grift met dijklichamen
- de parkachtig ingerichte oevers van de aaneengeschakelde overstortvijvers die de loop van de Kayersbeek volgen

¹ Het historische en stedenbouwkundige belang van deze ruimtelijke hoofdstructuur is tot uitdrukking gebracht in de Raamnota en de Groene Mal.





De meeste wegen in de Kanaalzone hebben een uitstraling, die past bij hun functie in het gebied:

- de sterk gelede profielen van de Vlijtseweg (noordelijk van de Pletterijweg), de Sleutelbloemstraat, de Deventerstraat en de Kayersdijk ondersteunen de stedenbouwkundige betekenis van deze toegangswegen tot de industrieterreinen en het centrum
- de eenvoudige indeling en materialisatie van de woonstraten, waarbij op enkele plekken de voor Apeldoorn kenmerkende grindbermen zijn behouden

bebouwing

De weg- en waterbouwkundige werken zijn, voor zover in oorspronkelijke staat behouden, van uitzonderlijk belang voor de herkenbaarheid van het Apeldoorns Kanaal.

Voor de herkenbaarheid van de industriële geschiedenis van de Kanaalzone zijn enkele fabrieken als geheel en verder enkele algemene karakteristieken van belang, zoals schoorsteenpijpen, sheddaken, doosvormige bouwmassa's en de representatieve oriëntatie van de vooroorlogse industriële bebouwing op het kanaal en van de naoorlogse bedrijven op de Vlijtseweg, Sleutelbloemstraat en de Kayersdijk.

Voor de herkenbaarheid van de bewoningsgeschiedenis in de Kanaalzone zijn de functiemenging van wonen en werken, alsmede de mix van rijke (fabrikanten)woningen en groepjes arbeiderswoningen van belang.

beeldbepalende panden

1. Kanaal Noord 107: door aanbouw niet beschermenswaardig, maar wel ensemblewaarde
2. Kanaal Noord 172-174: potentieel gemeentelijk monument
3. Molenstraat 118-120: gesloopt
4. Sophialaan 38-40: niet beschermenswaardig, maar wel enige cultuurhistorische waarde
5. Vlijtseweg z.n. (trafo): niet beschermenswaardig, maar wel enige cultuurhistorische waarde



1 en 2



4 en 5



6 en 7



8 en 9



10 en 11



12 en 13



overige reeds gewaardeerde objecten / complexen

6. Deventerstraat 45-45a: gemeentelijk monument
7. Deventerstraat 52: gemeentelijk monument
8. Deventerstraat 70: rijksmonument
9. Kanaal Noord z.n (bedieningshuisje Deventerbrug): gemeentelijk monument
10. Kanaal Noord 56: gemeentelijk monument
11. Kanaal Noord bij 56 (Welgelegenbrug): gemeentelijk monument
12. Kanaal Noord 97: gemeentelijk monument
13. Kanaal Noord 99: gemeentelijk monument
14. Kanaal Noord 101: potentieel gemeentelijk monument
15. Kanaal Noord 103: gemeentelijk monument
16. Kanaal Noord 105: gemeentelijk monument
17. Kanaal Noord 137: gemeentelijk monument
18. Kanaal Noord bij 172 (Apeldoornse sluis): gemeentelijk monument
19. Sophialaan 46: gemeentelijk monument
20. Stationsstraat 104: rijksmonument



14 en 15/ 16



17/ 18 en 19



20



21 en 22



23 en 24



25 en 26



27 en 28



waardevolle nog niet geïnventariseerde (naoorlogse) objecten / complexen

Naast de reeds gewaardeerde bebouwing heeft dit onderzoek vooral geleid tot een aanvulling van waardevol voor- en naoorlogs industrieel erfgoed; een categorie die in de bestaande inventarisaties was onderbelicht. De aanduiding waardevol staat overigens niet gelijk aan het toekennen van een beschermde status. De toelichtingen nuanceren het belang waarop de waardering van toepassing is.

Vanwege de buitengewoon hoge cultuurhistorische en architectuurhistorische waarde van het Diosynth-complex (de oorspronkelijke naoorlogse Zwitsal-fabrieken), is van dit complex een uitgebreide analyse toegevoegd in bijlage 1. Op basis daarvan wordt aanbevolen het voormalige Zwitsalcomplex aan te wijzen als gemeentelijk of zelfs rijksmonument.

industrieel erfgoed

21. Condorweg 8: Avisol
22. Kanaal Noord 115: Felua Groenvoorziening en db on-line marketing services (voormalige metaalfabriek Gevama)
23. Kanaal Noord 228: autobedrijf (voormalige aannemerij Mekking)
24. Kanaal Zuid 106;108: BASF (voormalige verffabriek Holland, voorbouw)
25. Kayersdijk 35-43: De Aircompagny en Ten Voorde Wijnhuys (voormalige PSK Apeldoorn)
26. Spoorstraat 29: Anza Holland BV (voormalige Nettenfabriek Zeppelin & Co)
27. Vlijtseweg 130: AKZO-Diosynth (voormalige Zwitsalfabriek)
28. Vlijtseweg 192: Coerts

Deze fabrieksgebouwen in de Kanaalzone vertegenwoordigen opeenvolgende fasen in de ontwikkeling van het industriële groot- en kleinbedrijf, vanaf het einde van de negentiende eeuw tot en met de wederopbouwperiode: een representatieve staalkaart van industrieel erfgoed. De bovengemiddelde cultuurhistorische kwaliteit ontleen deze fabrieken aan de gaafheid, herkenbaarheid en/of zeldzaamheid van de volgende aspecten:

- bouwstijl: neostijlen uit de negentiende eeuw, interbellum- en wederopbouwarchitectuur
- materiaalgebruik en detaillering: ontwikkeling van de bouwtechniek
- typologieën: specifieke uitwerking voor kantoor-, techniek- en productieonderdelen
- ensemblewerking: visuele samenhang tussen de fabrieksonderdelen
- functioneel-ruimtelijke relatie met de omgeving: wijze van verkaveling en verbinding met het kanaal



overige bebouwing

29. Kanaal Noord 120: dierenpraktijk (voormalige villa)
- vanwege de herkenbaarheid van en als essentieel onderdeel van een karakteristiek bebouwingspatroon aan de Deventerstraat: reeks historische villa's aan de noordzijde van de Deventerstraat, doorlopend aan weerszijden van het kanaal
 - vanwege de stedenbouwkundig markante situering op de hoek van de Deventerstraat en het kanaal, waardoor het pand van bijzondere betekenis is voor het aanzien van de omgeving van de Apeldoornse brug (ondanks de beperkte architectonische waarde van het pand op zichzelf)
30. hoek Molenstraat/ Stationsstraat (Molendwarsstraat 40): middelbare school/ volksuniversiteit
- vanwege de expressieve architectuur
 - vanwege de stedenbouwkundig markante situering op de hoek van de Molenstraat en Stationsstraat
31. Spoorstraat 23: hogere hotelschool
- vanwege de hoogwaardige architectuur
 - vanwege de stedenbouwkundig markante situering aan de Spoorstraat, waardoor het pand - in samenhang met de Nettenfabriek - van bijzondere betekenis is voor het aanzien van de omgeving
32. Vlijtseweg 111: groenbedrijf gemeente Apeldoorn (voormalige boerderij)
- als betrekkelijk gaaf en goed herkenbaar voorbeeld van een boerderij, in historisch-ruimtelijke relatie tot de Grift en het landgoed Marialust
33. kanaaloevers De Haven en Welgelegen: diverse nieuwbouwprojecten, brug de Freule en landmarks
- vanwege de hoogwaardige architectuur, landschappelijke inrichting en stedenbouwkundige inpassing, waarbij de hoogbouwtorens in de zichtlijnen van het kanaal zijn geplaatst
34. Zevenhuizenseweg 2,4,6: woonhuizen, winkel
- als culminatiepunt van een uitwaaiend historisch stratenpatroon dat de herinnering levend houdt aan de oude buurtschap Zevenhuizen
 - als markant gesitueerd onderdeel van een ensemble historische lintbebouwing

29, 30 en 31



32, 33 en 34



archeologie²

Kanaal Zuid wordt momenteel geflankeerd door kleine industrie uit het einde van de negentiende en het begin van de twintigste eeuw. Archeologische sporen zijn in dit deel niet te verwachten vanwege de onwaarschijnlijkheid van bewoningsgeschiedenis op deze lage gronden. Eventuele sporen zijn bovendien uitgewist door de funderingen van de recente bedrijfsbebouwing.

Voor het noordelijke deel van het kanaal geldt een ander verhaal:

Plangebied 'De Vlijt' en zijn archeologische waarden

Het plangebied De Vlijt heeft zijn naam te danken aan de koren- en oliemolen De Vlijt waarvan het eerst in 1410 melding wordt gemaakt. De locatie van deze molen wordt verondersteld onder het huidige Marialust, dat jarenlang de naam De Vlijt heeft gevoerd. Op deze plek werd in 1434 een nieuwe korenmolen opgericht. Daartoe werd de Grift afgeleid en van dijken voorzien. In 1593 werd hier de eerste papiermolen van Apeldoorn gebouwd. In de zeventiende eeuw stonden hier twee papiermolens en een kopermolen. Het molencomplex ontwikkelde zich tot één van de rijkste molens in Apeldoorn. Omstreeks 1785 werd de kopermolen omgezet in een papiermolen.

De nieuwe molen De Vlijt ontwikkelde zich tot een groot complex met een heuse papierfabriek. De naam De Vlijt kreeg de molen pas in 1816, toen de burgemeester van Apeldoorn eigenaar was van het complex en het bedrijf gemoderniseerd had. Bij de verkoop van het complex in 1824 werd melding gemaakt van onder andere "een complete papierfabriek, twaalf knechtswoningen, een koetshuis en twee heeren huizingen". In het jaar daaropvolgend liet de eigenaar van de molen, Jan Hendrik Ameshoff, in de nabijheid van de Vlijt een villa (het huidige Marialust) bouwen. Deze villa voerde de naam De Vlijt. Het grondgebied behorende bij deze villa werd in het westen begrensd door de toenmalige grindweg naar Hattem (de huidige Koninginnelaan) en in het zuiden door het landgoed De Pasch.

Ameshoff streefde voortdurend naar vernieuwing op het gebied van de papierfabricage en maakte de Vlijt tot modelinrichting. Omstreeks 1840 had hij naast de bestaande molen een naar de eisen destijds ingerichte stoompapierfabriek laten bouwen. Toen de fabriek reeds drie jaar na de bouw niet aan de hooggestelde verwachtingen voldeed, verkocht Ameshoff in 1843 de Vlijt aan Willem Hendrikus de Heus, fabrikant te Utrecht. Hij verbouwde de papiermolen de Vlijt in de gelijknamige koperpletterij. De Heus bleef eigenaar van de koperpletterij tot 1872. De villa Marialust verkocht hij al eerder in circa 1860. Inmiddels was het landgoed sterk uitgebreid. De Heus verkavelde een deel voor villabouw en legde een prachtig park aan. Er behoorden bovendien twee bossen, een boomgaard en een uitgestrekte moestuin tot het landgoed. Het landgoed werd na De Heus particulier bezit van de families Brewer en De Fiellietaz en kwam omstreeks 1880 in handen van het consortium van Van der Houven van Oordt. Andere gebruikers van Marialust waren verder onder andere: de luchtweerbescherming en het Historisch Museum.

De beken

Twee beken bepalen de inrichting van De Vlijt: De Badhuizerspreng (ook wel Dorpsbeek genoemd) en de Grift. Op de kadastrale kaart van 1832 is de meest oorspronkelijke ligging van de Grift te zien. Op dezelfde kaart is de Badhuizerspreng nog niet terug te vinden, terwijl die in 1830 werd gegraven. De Badhuizerspreng bevoorraadde de vijvers in de parken. In 1934 werd de ligging van de beken bij rioleringswerkzaamheden flink aangepast. De Grift werd ter hoogte van de huidige Remehafabriek naar het westen afgebogen en in de oude bedding van de Badhuizerspreng geleid. Hierdoor ontstond er een flinke bocht. De rest van de Grift werd gedempt. De Grift sluit na De Vlijt wel weer aan op de oude loop.

concluderend

Archeologisch gezien heeft het gebied rond Marialust en de oude papierfabriek een hoge waarde. Sporen van deze fabriek en molen zijn vermoedelijk nog aan te treffen in de bodem.

Een andere locatie die aandacht vereist is een locatie die gelegen is ten oosten van het kanaal en ter hoogte van de Deventerstraat; het voormalige landgoed en industrieterrein Welgelegen. Hier zijn in het verleden al bewoningssporen aangetroffen uit de late middeleeuwse en de nieuwe tijd. Momenteel wordt deze locatie herontwikkeld tot stedelijk woongebied. Mogelijk kunnen onder de niet bebouwde delen nog archeologische sporen worden aangetroffen.

² Ontleend aan een notitie van Maarten Wispelwey, archeoloog van de gemeente Apeldoorn.



stil kanaal
(functionele) oriëntatie op kanaal



representatieve oriëntatie op Kayersdijk
haakse verkaveling



achterkant naar kanaal
groenstrook tussen Maten en kanaal



voorbeeld voor langzaam verkeersroute
tracé Griff



A A N B E V E L I N G E N

inleiding

Sinds de sluiting van het Apeldoorns Kanaal voor de scheepsvaart staat de toekomst ervan ter discussie. Vanuit verschillende invalshoeken is in diverse fora gesproken over de toekomstige ontwikkeling van het kanaal en de directe omgeving.

Als eigenaar van het kanaal heeft het Waterschap Veluwe zich uitgesproken voor een op het watersysteem geënte ruimtelijke ontwikkeling die recht doet aan de natuurlijke kwaliteiten. In dat kader heeft Arcadis een haalbaarheidsstudie verricht naar het bevaarbaar maken van het kanaal voor de recreatievaart. De provincie Gelderland heeft de Grift aangewezen als ecologische verbingszone. De gemeente streeft naar herstel en beleefbaar maken van de Grift en de Kayersbeek.

Als uitvloeisel van het Monumenten Selectie Project worden pogingen ondernomen om het Apeldoorns Kanaal als geheel aan te wijzen als een van rijkswege beschermd gezicht vanwege de cultuurhistorische waarden die eraan verbonden zijn. Deze aanvraag is nog in behandeling.

De wens van Apeldoorn om de industrie naar de stadsrand te verplaatsen in combinatie met de behoefte aan meer centrumvoorzieningen, hebben geleid tot onderzoek naar de toekomstwaarde van de Kanaalzone binnen het verstedelijkte gebied. In het Plan in Hoofdpijnen en de Structuurschets zijn ideeën uitgewerkt om grote delen van de Kanaalzone nieuwe bestemmingen te geven. Het doel is om de Kanaalzone te transformeren in een vitale en centrale as met nieuwe stedelijke woonvormen, kantoren en aantrekkelijke recreatieve routes. In de Binnenstadsvisie 2010 wordt het als volgt verwoord: *Door de oevers te benutten en te ontwikkelen tot kades en parkachtige gebieden levert het een belangrijke bijdrage aan de aantrekkingskracht en de recreatieve mogelijkheden van de binnenstad. Door deze ontwikkelingen wordt het kanaal ook steeds meer een deel van de binnenstad. Om het kanaal in de beleving van het centrum een grotere rol te geven, komt er [naast woningbouw] ook ruimte voor recreatie, horeca en ontspanning.* Met de uitvoering van deze ideeën is sinds enkele jaren een begin gemaakt in het voormalige havengebied met de plannen Welgelegen Haven en Stadskade.

ruimtelijke structuur

Bij herontwikkeling en nieuwbouw verdient het de aanbeveling om:

- de historische levendigheid terug te brengen in de Kanaalzone, die na het wegvallen van de gebruiksfunctie van het kanaal voor de scheepsvaart is veranderd in een relatief stil gebied
- door de aanleg van nieuwe bruggen kunnen historische wegen die door het kanaal zijn doorsneden, weer met elkaar worden verbonden (schakelfunctie)
- de bebouwing op de industrieterreinen De Vliet en Kayersdijk functioneel te oriënteren op het kanaal en representatief op respectievelijk de Vlijtseweg en de Kayersdijk; de bebouwing in de rest van de Kanaalzone zowel functioneel als representatief te oriënteren op het kanaal
- voort te borduren op de karakteristieke verkaveling haaks op het kanaal
- van achterkanten voorkanten te maken, dat wil zeggen gebouwen die zich afkeren van het kanaal een functionele of representatieve oriëntatie op het kanaal te geven, en de wijk de Maten in verbinding brengt met het kanaal door de groenstrook op enkele plaatsen open te breken of er enkele gebouwen in te plaatsen met een duidelijke oriëntatie op het kanaal
- bij de herontwikkeling van de routes langs het kanaal aan te sluiten bij de oorspronkelijke karakteristiek: ontwikkel de zijde van het jaagpad (westzijde van Kanaal Noord en oostzijde van Kanaal Zuid) tot een (recreatieve) route voor langzaam verkeer en de andere zijde als ontsluitingsweg voor bestemmingsverkeer
- de Grift en de Kayersbeek te herstellen en beleefbaar te maken; deze gedeeltelijk gedempte cq. overkluisde waterlopen worden na de geplande herstelwerkzaamheden wederom belangrijke en beleefbare 'blauwe aders' in de stad
- de twee resterende schoorsteenpijpen te behouden als laatste bakens van een industrieel verleden en aan te vullen met nieuwe ranke torens ter markering van een nieuwe (centrum) ontwikkeling



*continuïteit
groenstructuren*

aanvullen laanbeplanting



nautische sfeer

grindbermen



*industriële uitstraling:
zaagtanddak*

*industriële uitstraling:
gevelindeling, materiaal,
dakvorm*



*industriële uitstraling:
gesloten gevels, grote
deuren*

*industriële uitstraling:
hoofdvorm, grote deuren,
materialen*



openbare ruimte

Bij herontwikkeling en nieuwbouw verdient het de aanbeveling om:

- de continuïteit van de groenstructuren te handhaven en de uiteenlopende karakteristieken van het groen langs het kanaal, de sprengen en de overstortvijvers te behouden
- de continuïteit van de groene zachte oevers in de deelgebieden Kanaal Noord en Zuid te handhaven, waarbij hier en daar een kleine en terughoudend vormgegeven aanlegplaats of steiger mogelijk is; in De Haven / Welgelegen de harde stenen kades te handhaven / versterken in de oorspronkelijke vorm
- de nautische sfeer in het voormalige havengebied te behouden en te versterken door gebruikmaking van onder andere kades, dukdalven en bolders; terughoudend om te gaan met verkeerstechnische toevoegingen als hekwerken, vangrails, drempels en borden
- het aan de oppervlakte brengen van de Grift en de Kayersbeek aan te grijpen voor het verhogen van de kwaliteit van de openbare ruimte en het creëren van een ecologische verbingszone tussen de stad en het buitengebied
- de (dubbele) laanbeplanting op de oostoever van Kanaal Zuid (zuidelijk van de Welgelegenbrug) aan te vullen, en de verleiding te weerstaan om de monumentale werking ervan door te trekken naar Kanaal Noord (waar laanbeplanting van oorsprong niet is toegepast met uitzondering van groepjes bomen rond de weg- en waterbouwkundige werken)
- het eenvoudige karakter van het voormalige jaagpad (een zandpad) op de noordelijke westoever en de zuidelijke oostoever recht te doen en obstakels direct langs de waterkant te vermijden
- het verschil in karakter van de formeel ingerichte hoofdwegen en de informele woonstraten te respecteren, ook wanneer dit onderscheid zich manifesteert binnen één tracé (bv. Vlijtseweg)
- de laanbeplanting langs de hoofdwegen te versterken en op onderdelen te herstellen / aan te vullen
- de eenvoudige uitstraling van de straten te behouden door middel van een informele inrichting met bijvoorbeeld grindbermen

bebouwing

Bij herontwikkeling en nieuwbouw verdient het de aanbeveling om:

- de bestaande dammen en vaste bruggen waar mogelijk te veranderen in beweegbare bruggen of bruggen waar pleziervaart onderdoor kan varen
- een bepaald percentage van de oorspronkelijke bedrijfsbebouwing - al dan niet gecombineerd met woningen - te behouden ten behoeve van de herkenbaarheid van het industriële verleden van de Kanaalzone
- de vervangende nieuwbouw af te stemmen op de korrelgrootte, oriëntatie en verkaveling van de oorspronkelijke industriële bebouwing zodat de verschillende bebouwingskarakteristieken per industrieterrein niet verloren gaan:
 - industrieterrein De Vlijt: grootschalig, complexmatig, open en oriëntatie naar Vlijtseweg (representatief) en het kanaal (functioneel)
 - industrieterrein Zevenhuizen: middelgroot, solitair, gesloten en oriëntatie naar het kanaal of de Sleutelbloemstraat
 - de haven / welgelegen: overwegend kleinschalige en gemengde bebouwing met een oriëntatie naar de Grift, de Vlijtseweg en het kanaal
 - industrieterrein Kayersdijk: middelgroot tot groot, variërend van solitair tot complexmatig, open en oriëntatie naar de Kayersdijk (representatief) en het kanaal (afwisselend representatief en functioneel)
- de resterende fabrieksschoorstenen te behouden en een herinterpretatie te stimuleren van karakteristieke industriële elementen als het zaagtanddak, gesloten gevels met grote deuren en fabrieksreclames, ter bevordering van de industriële uitstraling van de bebouwing
- de mix van wonen en werken in het gebied te koesteren
- in het voormalige havengebied het onderscheid te behouden tussen stedelijke bebouwing op de westoever (De Haven) en wonen in het groen op de oostoever (Welgelegen)
- te voorzien in een gedifferentieerd woningaanbod, met een duidelijk hiërarchisch onderscheid in woningtypen



waardering

Het ensemble van de eerste en tweede bouwphase vormt de kern van het fabriekscomplex. Karakteristiek zijn de situering van de gebouwen aan weerszijde van een interne fabrieksstraat, en de oriëntatie van de representatieve gedeelten naar de Vlijtseweg en de meer functionele gebouwen naar het kanaal waar een losplaats lag. De derde en vierde bouwphase borduren op deze typologie voort, waarbij de terreininrichting minder compact en de gebouwen groter van schaal worden. De hoge schoorsteenpijp bij het ketelhuis vormt een landmark die het complex markeert en van veraf is te zien. Door de sluiting van het kanaal is het aanzien van het fabriekscomplex aan deze zijde drastisch gewijzigd. Wildgroei van opgaand groen onttrekt de fabriek grotendeels aan het zicht en zorgt voor een rommelig beeld.

Het fabriekscomplex geeft een compleet en gevarieerd beeld van industriële architectuur uit de tweede helft van de twintigste eeuw in het algemeen, en de bedrijfsgeschiedenis van Zwitsal in het bijzonder. Ondanks de langdurige bouwgeschiedenis vertoont de verzameling gebouwen een grote mate van visuele samenhang. Dat is te danken aan het feit dat de bouwactiviteiten gedurende de gehele periode in handen zijn geweest van één architect: Christiaan ten Tuynste (gevestigd Parkweg 2 te Apeldoorn). Hij ontwierp alle gebouwen in een voor de wederopbouwperiode kenmerkende *shake hands* architectuur. Dat wil zeggen een gemengde bouwtrant waarin traditionele stijkenmerken als decoratieve baksteengevels en speelse vormen harmonieus samengaan met het moderne idioom van functionaliteit en zichtbare betonconstructies. Bijzonder decoratief is de barokke architectuur van het kantoorgebouw (nummer 4) met gebogen lijnen, in- en uitgezwenkte lijsten en pilastergeleding.



ketelhuis met schoorsteen (2),
en transformatorgebouw (3)



geraadpleegde archieven

Apeldoorns Archief

- archief Bouwvergunningen
- archief Apeldoornse Courant

geraadpleegde literatuur en nota's

- *De Bouwrevue. Tijdschrift voor bouwwereld en industrie*, 1957 (themanummer over Apeldoorn)
- Comité Open Monumentendag Apeldoorn, *Koopmansgeest*, 2002 (jaarboekje OMD)
- Derks, G., *Toelichting te beschermen gezicht Apeldoorns Kanaal*, versie februari 2002
- Frank, C., e.a., *Apeldoorn. Architectuur en stedenbouw 1850-1940*, Zwolle 1997
- gemeente Apeldoorn, *Het Apeldoorns Kanaal*, maart 1990 (notitie Monumentencommissie)
- gemeente Apeldoorn, *Cultuurhistorische analyse De Vlijt*, september 2002 (D. Beaufort, afd. Monumenten)
- gemeente Apeldoorn, *Door varen bewaren. Een nieuw leven voor het Apeldoorns Kanaal*, april 2001
- gemeente Apeldoorn, *Structuurschets Kanaalzone Apeldoorn*, april 2003 (concept)
- Monumenten Advies Bureau, *Inventarisatie waardevolle bebouwing en structuren Kanaal Noord en Zuid (deel 1a, 1b, 2)*, 1992
- stuurgroep Kanaalzone Apeldoorn, *Kanaalzone Apeldoorn. Plan in hoofdlijnen*, november 2000
- Vedder, J., *Het Apeldoorns Kanaal. Monument van de geschiedenis van de Oost-Veluwe (1800-1850)*, Utrecht 2001
- Volkens, K., *Apeldoorns Kanaal. Onderzoek naar een mogelijke begrenzing van een eventueel beschermd gezicht*, Houten 1996

geraadpleegde internetsites

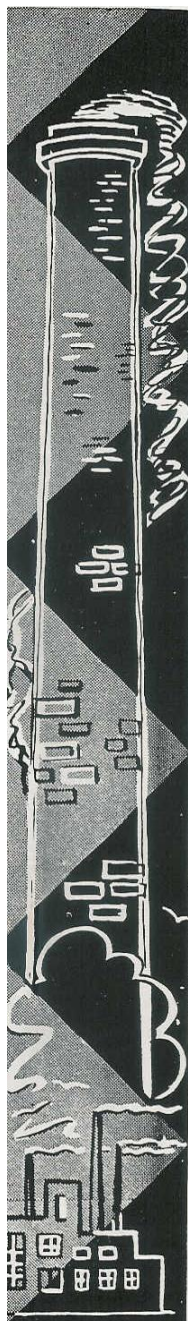
- www.apeldoorn.nl (Weekend Totaal: het Apeldoorns Kanaal in vele facetten)
- www.apeldoornskanaal.com (Stichting Apeldoorns Kanaal)
- www.gelderlandinbeeld.nl (Gelderland Bibliotheek)
- www.geldersarchief.nl (Gelders Archief)
- www.geschiedenis gelderland.nl (diverse participanten)
- www.industrieel-erfgoed.nl (Federatie Industrieel Erfgoed Nederland)
- www.oudapeldoorn.nl (Vereniging Oud Apeldoorn)

geraadpleegde personen

- Maarten Wispelwey, archeoloog gemeente Apeldoorn
- Marten Westrik, particulier onderzoeker industrieel erfgoed Apeldoorn
- Stefan Rutten, Apeldoorns Museum







CULTUURHISTORISCHE ANALYSE

KANAALZONE APELDOORN

Colofon

in opdracht van
productie en ©

Gemeente Apeldoorn

stoa . . .

stedenbouw openbare ruimte architectuur

Ede, 14 juni 2004

tekst en beeld

Leon van Meijel, Pauline Opmeer

